



OPINIA NR 03/2009

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 7 grudnia 2009 r.

w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego 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

„Ograniczone certyfikaty typu i ograniczone świadectwa zdolności do lotu”

I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zasugerowanie Komisji wprowadzenia zmian w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1702/2003¹ oraz w załączniku do tego rozporządzenia (zwanym dalej częścią 21), polegających na dodaniu doprecyzowanych i poprawionych wymagań dotyczących wydawania ograniczonych certyfikatów typu (R-TC) i ograniczonych świadectw zdatności do lotu (R-CoA).
2. Opinię przyjęto zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd² Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencja), na podstawie przepisów art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008³ (zwanego dalej rozporządzeniem podstawowym).

II. Konsultacje

3. Dnia 10 kwietnia 2008 r. w witrynie internetowej Agencji opublikowano zawiadomienie o proponowanej zmianie (NPA) 2008-06⁴, zawierające projekt opinii dotyczącej rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1702/2003.
4. Przed terminem zamknięcia, przypadającym dnia 10 lipca 2008 r., Agencja otrzymała 120 uwag od 24 organów krajowych, organizacji zawodowych oraz firm prywatnych.
5. Wszystkie uwagi uwzględniono i włączono do dokumentu reakcji na uwagi (CRD), opublikowanego w witrynie internetowej Agencji dnia 21 sierpnia 2009 r. Dokument reakcji na uwagi zawiera wykaz wszystkich osób i/lub organizacji, które przekazały uwagi, a także odpowiedzi Agencji.
6. Głównym celem powiadomienia o proponowanej zmianie 2008-06 było doprecyzowanie i poprawienie wymagań dotyczących wydawania ograniczonych certyfikatów typu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu. Powiadomienie o proponowanej zmianie opisuje wszystkie przypadki, w których może zostać wydane ograniczone świadectwo zdatności do lotu. Są to m.in. przypadki, w których w ostatnim okresie wydano stałe zezwolenia na lot zgodnie z pkt 21A.701 ppkt 15. Tę opcję w części 21 uważano za środek przejściowy, obowiązujący do czasu poprawienia zasad wydawania ograniczonych świadectw zdatności do lotu w sposób umożliwiający wydawanie ich także dla tej kategorii statków powietrznych. Dlatego też powiadomienie o proponowanej zmianie przewidywało zaprzestanie stosowania pkt 21A.701 ppkt 15.
7. Społeczność właścicieli statków powietrznych latających obecnie na podstawie stałego zezwolenia na lot, a także krajowe władze lotnicze zgłosiły liczne negatywne uwagi dotyczące usunięcia opcji zezwolenia na lot z pkt 21A.701 ppkt 15.
8. Agencja przyznaje, że wpływu proponowanego środka nie można w pełni ocenić, nie dysponując ostatecznymi wynikami konsultacji dotyczących zawiadomienia o

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 zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6).

² Decyzja Zarządu w sprawie procedury stosowanej przez Agencję w zakresie wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne (procedura regulacyjna). EASA MB 08-2007 z 13.6.2007.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

⁴ Patrz archiwa regulacyjne pod adresem http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

proponowanej zmianie 2008-07 („Proces w zakresie europejskich lekkich statków powietrznych”, „Standardowe zmiany i naprawy” oraz „Specyfikacje certyfikacyjne dla lekkich samolotów sportowych”), oraz że usunięcie opcji stałego zezwolenia na lot uniemożliwiłoby statkom powietrznym odbywanie lotów.

Dlatego też Agencja postanowiła wycofać z tego powiadomienia proponowane zmiany w pkt 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 oraz powiązane zmiany w dokumentach akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i materiałach zawierających wytyczne (GM) do części 21.

9. Bez względu na powyższe, Agencja nadal jest zdania, że zezwolenie na lot nie stanowi właściwego świadectwa zdatności do lotu, umożliwiającego stałą eksploatację statku powietrznego w zasadniczo takiej samej konfiguracji i takich samych okolicznościach, jakie przedstawiono w wyjaśnieniu do powiadomienia o proponowanej zmianie.
10. W związku z tym Agencja zamierza zainicjować nowe zadanie regulacyjne, dotyczące wymagań początkowej i nieprzerwanej zdatności do lotu oraz właściwych świadectw dla odnośnych statków powietrznych. Takie zadanie regulacyjne może należycie uwzględniać nową sytuację regulacyjną po wprowadzeniu w życie zasad określonych w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-07 oraz szczególne problemy związane ze statkami powietrznymi eksploatowanymi obecnie na podstawie stałego zezwolenia na lot.
11. W odpowiedzi na inne uwagi Agencja wprowadziła w projekcie zmian nowe przepisy, umożliwiające łatwe przeniesienie statku z kategorii objętej normalnym świadectwem zdatności do lotu do kategorii objętej ograniczonym świadectwem w przypadku „osierocenia” danego typu. Nie rozwiąże to jednak problemów związanych z nieprzerwaną zdatnością do lotu, opisanych przez wiele podmiotów zgłaszających uwagi, takich jak dostępność odpowiednio certyfikowanych części zamiennych.
12. Wszystkie powyższe decyzje znalazły odzwierciedlenie w dokumencie reakcji na uwagi, opublikowanym wraz z tekstem przepisów wynikającym z uwzględnienia uwag.
13. Do dnia 8 czerwca 2009 r. na dokument reakcji na uwagi otrzymano cztery reakcje od trzech podmiotów zgłaszających uwagi. Żadna z tych reakcji nie skłoniła Agencji do wprowadzenia dodatkowych zmian w przedstawionych przez nią wnioskach.

III. Treść opinii Agencji

14. W niniejszej opinii proponuje się zmianę części 21, w szczególności przepisów związanych z wydawaniem ograniczonych certyfikatów typu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu. Koncepcję ograniczonego świadectwa zdatności do lotu zawarto w rozporządzeniu podstawowym w odniesieniu do statków powietrznych, które nie mogą spełnić wszystkich właściwych wymagań zdatności do lotu, ale w przypadku których odpowiedni poziom bezpieczeństwa można jednak zapewnić przez zastrzeżenia, ograniczenia oraz inne środki zapobiegawcze. Koncepcja ta jest zawarta również w części 21, ale ze względu na brak czasu nie opracowano szczegółowego i kompleksowego zbioru wymagań ani dokumentów akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań / materiałów zawierających wytyczne. Tymczasem ograniczone świadectwa zdatności do lotu stosuje się również w przypadku statków powietrznych, które nie mają już aktywnego posiadacza certyfikatu typu (TC), oraz w przypadku statków powietrznych objętych zakresem kompetencji Agencji, które (jeszcze) nie uzyskały od Agencji certyfikatu typu. Praktyka opracowana w odniesieniu do tych statków powietrznych powinna zostać skodyfikowana w części 21.

15. Obowiązująca zasada opisuje już dwa sposoby uzyskania ograniczonego świadectwa zdatności do lotu. Są one dodatkowo zdefiniowane i doprecyzowane w niniejszej opinii:
- *Ograniczone świadectwa zdatności do lotu na podstawie ograniczonego certyfikatu typu:*
Ten sposób jest przeznaczony dla statków powietrznych, które nie mogą spełnić wszystkich właściwych wymagań zdatności do lotu, ponieważ statki takie zaprojektowane są w szczególny sposób do specjalnego celu, takiego jak opryskiwanie upraw, pomiary meteorologiczne itp.
 - *Ograniczone świadectwa zdatności do lotu na podstawie zatwierdzenia projektu poświadczającego zgodność ze specjalnymi specyfikacjami zdatności do lotu (SAS) ustanowionymi przez Agencję dla określonego przypadku:*
Ten sposób jest przeznaczony dla indywidualnych statków powietrznych, które z różnych powodów nie mogą spełnić właściwych wymagań zdatności do lotu, ale w przypadku których odpowiedni poziom bezpieczeństwa można jednak zapewnić przez zastrzeżenia, ograniczenia oraz inne środki zapobiegawcze. Przykładami zastosowania tej opcji obecnie są statki powietrzne bez aktywnego posiadacza („osierocone” statki powietrzne) oraz statki powietrzne zaprojektowane w Związku Radzieckim, dla których Agencja (jeszcze) nie wydała certyfikatu typu. Proponuje się nowe przepisy umożliwiające łatwe przeniesienie statku powietrznego z kategorii objętej normalnym świadectwem zdatności do lotu do kategorii objętej ograniczonym świadectwem w przypadku „osierocenia” typu.

Niniejsza opinia przewiduje dodanie trzeciej opcji:

- *Ograniczone świadectwo zdatności do lotu na podstawie certyfikatu typu oraz ograniczonego uzupełniającego certyfikatu typu (R-STC):*
Ten sposób jest przeznaczony dla statków powietrznych mających już normalne świadectwa zdatności do lotu (CoA) wydane na podstawie normalnego certyfikatu typu, ale zmodyfikowanych do specjalnego celu, tak jak w pierwszym przypadku powyżej. Bez tej nowej opcji podmioty modyfikujące statki powietrzne do specjalnych celów mogłyby uzyskać zatwierdzenie jedynie w przypadku ubiegania się o zupełnie nowy ograniczony certyfikat typu. Powiązana odpowiedzialność za cały projekt statku powietrznego wykraczałaby zwykle poza kompetencje podmiotu modyfikującego i nie byłaby zgodna ze sposobem traktowania „normalnych” modyfikacji statku powietrznego na podstawie podczęści E.

IV. Ocena skutków regulacji

16. Oczekuje się, że przedmiotowa zmiana będzie mieć umiarkowany wpływ na bezpieczeństwo, gdy weźmie się pod uwagę, że głównym celem działania regulacyjnego jest uwzględnienie w wymaganiach obecnych praktyk Agencji i wcześniejszych praktyk państw członkowskich. Dokładniej zdefiniowane zostaną obowiązki różnych podmiotów w odniesieniu do osieroconych statków powietrznych, co umożliwi skuteczniejszy nadzór nad ich ciągłą zdatnością do lotu. Oczekuje się, że przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa.
- W przypadku statków powietrznych z byłego Związku Radzieckiego podstawowy i spójny poziom bezpieczeństwa zapewnią warunki ustanawiania przez Agencję specjalnych specyfikacji zdatności do lotu. Zgodnie z ograniczonym świadectwem zdatności do lotu eksploatowane mogą być jedynie typy statków powietrznych, które z wynikiem pozytywnym przejdą test zgodności z takimi specjalnymi specyfikacjami zdatności do lotu. Również w związku z tym oczekuje się poprawy bezpieczeństwa.

17. Przewiduje się, że ogólny wpływ gospodarczy zmiany będzie pozytywny. Wszystkie odnośne statki powietrzne potrzebują takiej czy innej formy świadectwa zdatności do lotu i we wszystkich przypadkach po ustaleniu zgodności przez państwo członkowskie rejestru potrzebne jest zatwierdzenie projektu przez Agencję. Oznacza to, że opłaty i obciążenia związane z zaangażowaniem właściwych organów będą podobne w przypadku wszystkich opcji. Automatyczna i prawie automatyczna zmiana kategorii świadectwa zdatności do lotu w przypadku osieroconych statków powietrznych wyeliminuje pewne obciążenia administracyjne, a zatem będzie mieć pozytywny wpływ gospodarczy. Zmiana kategorii świadectwa zdatności do lotu w przypadku osieroconych i pochodzących z byłego Związku Radzieckiego statków powietrznych oraz możliwa zmiana dopuszczonego sposobu eksploatacji takich statków powietrznych jest konsekwencją już obowiązujących wymagań i nie ma na nią wpływu przedmiotowa zmiana. Proponowane środki zapobiegania osieroceniu typów statków powietrznych będą mieć pozytywny wpływ gospodarczy, ponieważ posiadacze certyfikatów typów będą w stanie utrzymać swoje certyfikaty względnie prostymi sposobami, dzięki czemu najbardziej narażeni spośród nich będą mogli kontynuować działalność. Oczekuje się, że nowa możliwość wydawania ograniczonych uzupełniających certyfikatów typu będzie mieć umiarkowany wpływ gospodarczy. Pozwoli ona podmiotom modyfikującym statki powietrzne ograniczyć działania mające na celu wykazanie zgodności tylko do zmienionego projektu zamiast ubiegania się o zupełnie nowy ograniczony certyfikat typu, przy czym wymagane jest wykazanie zgodności całego statku powietrznego z ostatnimi wymaganiami.
18. Wpływ na kwestie równouprawnienia pod względem rozkładu pozytywnych i negatywnych oddziaływań w odnośnych sektorach: większość oddziaływań będzie dotyczyć jedynie względnie niewielkiego sektora społeczności lotniczej. Jest to jednak logiczna konsekwencja sytuacji, której dotyczy przedmiotowe powiadomienie o proponowanej zmianie: ograniczone świadectwa zdatności do lotu wydaje się tylko statkom powietrznym specjalnego przeznaczenia lub statkom powietrznym, które z innych powodów nie mogą spełnić wszystkich wymagań zdatności do lotu. W związku z tym jest nieuniknione, że przedmiotowa zmiana przyniesie korzyści tylko ograniczonej liczbie podmiotów.

Kolonia, dnia 7 grudnia 2009 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy