

OPINIA nr 01/2007

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

do 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, w celu umożliwienia dalszej eksploatacji niektórych statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich

I. Informacje ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zasugerowanie Komisji zmiany art. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003¹ w celu umożliwienia dalszej eksploatacji niektórych statków powietrznych zaprojektowanych w byłym Związku Radzieckim, a obecnie zarejestrowanych w państwach członkowskich. Jak wyjaśniono poniżej, w przypadku wielu z tych statków powietrznych Agencja nie była w stanie ustalić zatwierdzonego projektu (certyfikatu typu lub szczegółowych specyfikacji zdatości – SAS), co jest konieczne do wystawienia świadectwa zdatości do lotu zgodnie z warunkami ustanowionymi w tym rozporządzeniu. W celu uniknięcia uziemienia tych statków powietrznych po upływie okresu przejściowego określonego przez ustawodawcę tego ustalenia (28 marca 2007 r.) należy podjąć pilne kroki, aby ustalić rozwiązanie przejściowe.
2. Niniejsza opinia została przyjęta zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Agencji², zgodnie z postanowieniami art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002³.

II. Konsultacje

3. Projekt opinii do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 (zawiadomienie o proponowanej zmianie – NPA 17 – 2006) został opublikowany na stronie Agencji 14 listopada 2006 r. z zaznaczeniem skróconego okresu konsultacji ze względu na pilność sprawy.
4. Do dnia 25 grudnia 2006 r., stanowiącego ostateczny termin, Agencja otrzymała 107 uwag od władz krajowych, organizacji branżowych i przedsiębiorstw prywatnych.
5. Wszystkie otrzymane uwagi zostały przyjęte do wiadomości i włączone do dokumentu podsumowującego (CRD), który został opublikowany na stronie agencji 18 stycznia 2007 r. Dokument CRD zawiera wykaz wszystkich osób i/lub organizacji, które przedstawiły uwagi, oraz odpowiedzi Agencji.
6. W większości otrzymanych uwag poparto przewidziane środki opisane poniżej. W niektórych uwagach, nie negując potrzeby rozwiązania kwestii obecnie zarejestrowanych statków powietrznych, kładziony jest nacisk na niekorzystanie z tego środka w celu dalszego rozszerzania floty statków

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 zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243, 27.9.2003, str. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. (Dz.U. L 122 z 9.05.2006, str. 16).

² Decyzja Zarządu dotycząca procedury, która ma być wykorzystana przez Agencję w celu wydawania opinii, specyfikacji certyfikacji i wytycznych. EASA MB/7/03 z dnia 27.06.2003 r. („Procedura dotycząca przepisów”).

³ 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 Transportu Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.09.2002, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) 1701/2003 z dnia 24 września 2003 r. (Dz.U. L 243 z 27.09.2003, str. 5).

powietrznych, które nie spełniają całkowicie wymagań dotyczących zdolności do lotu wyznaczonych przez ustawodawstwo UE. W kilku uwagach zawarto nawet wymaganie, by statki powietrzne korzystające z tego środka nie mogły rozszerzyć swojej działalności poza obecny zakres, zwłaszcza na terytorium innych państw członkowskich. Z kolei w innych uwagach nalega się, by statki powietrzne objęte środkiem nie były dyskryminowane przez inne państwa członkowskie i by umożliwiono im rozwinięcie potencjału rynkowego. Te same zainteresowane strony chciałyby, aby środek dopuszczał większą dowolność, tak by mogły z niego skorzystać statki powietrzne obecnie eksploatowane we Wspólnocie lub zakupione przez obywateli Wspólnoty. Niewiele podmiotów wolałoby, by środek dotyczył wszystkich statków powietrznych, których typ został już zaakceptowany przez państwo członkowskie.

III. Treść opinii Agencji

7. Celem niniejszej opinii jest zmiana artykułu 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003⁴ (rozporządzenie Komisji) w celu umożliwienia dalszej eksploatacji niektórych statków powietrznych, które zostały zaprojektowane w byłym Związku Radzieckim i są zarejestrowane w państwach członkowskich. Jak wyjaśniono szczegółowo w wyżej wspomnianym NPA, od Agencji wymagano ustalenia zatwierdzonego projektu (certyfikatu typu lub SAS) koniecznego do wydania świadectw zdolności do lotu dla niektórych statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich w momencie wejścia w życie rozporządzenia Komisji, które nie uzyskały certyfikatów na podstawie przepisów obowiązujących w tym czasie we Wspólnocie⁵. Należało to zrobić przed 28 marca 2007 roku. Niestety nie można przygotować takiego ustalenia ze względu na brak współpracy projektantów tych produktów⁶. W związku z tym, teraz, gdy zbliża się ostateczny termin na integrację tych statków powietrznych, bardzo niewiele z nich ma szansę zostać w odpowiednim czasie objętych projektem zaakceptowanym przez EASA, a większość z nich zostanie uziemiona, jeśli w trybie pilnym nie zostanie ustalone natychmiastowe rozwiązanie umożliwiające ich dalszą eksploatację. Z tego powodu Komisja zwołała 19 lipca specjalne spotkanie Komitetu EASA, podczas którego uzgodniono potrzebę oceny wagi problemu oraz zbadania dostępnych opcji w celu uniknięcia uziemienia statków powietrznych tylko i wyłącznie z powodu zmiany ram regulacyjnych.
8. Badanie przeprowadzone przez Agencję wykazało, że pewna liczba statków powietrznych projektu radzieckiego zarejestrowanych w państwach członkowskich jest wyłączona z zakresu kompetencji Wspólnoty, ponieważ

⁴ 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, 27.9.2003, str. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. (Dz.U. L 122 z 9.05.2006, str. 16).

⁵ Dla uproszczenia takie przepisy mogą być opisane jako przepisy, o których mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

⁶ Obecne wspólnotowe ramy prawne pozwalają Agencji na przyznanie statkowi powietrznemu certyfikatu tylko wtedy, kiedy jego projektant złoży w tym celu odpowiedni wniosek.

spełniają one wymagania załącznika II rozporządzenia podstawowego. Za takie statki powietrzne odpowiedzialne są więc w pełni państwa rejestrujące, które działają zgodnie z załącznikiem 8 ICAO we współpracy z uprawnionymi przedstawicielami państw projektujących. Jeśli te statki powietrzne dalej będą otrzymywać standardowe świadectwo zdatności do lotu ICAO wydawane przez ich państwo rejestrujące, to będą one mogły nadal korzystać ze swobody poruszania się zagwarantowanej przez konwencję chicagowską. Jeśli takie statki powietrzne są samolotami służącymi do zarobkowego przewozu lotniczego, to od 16 lipca 2008 r. objęte będą przepisami zmienionego rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91⁷. Takie przepisy, o ile nie zostaną w międzyczasie zmienione, mogą negatywnie wpłynąć na dalszą eksploatację tych samolotów, gdyż nie będą one posiadać świadectwa zdatności do lotu EASA.

9. Około 300 statków powietrznych⁸ projektu radzieckiego (zob. załączona lista) w pełni podlega rozporządzeniu Komisji i powinno posiadać świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z jego załącznikiem – tzw. częścią 21 – aby móc dalej korzystać ze swobody poruszania się we Wspólnocie. Uziemienie tych statków powietrznych, zwłaszcza zaangażowanych w operacje handlowe, będzie miało znaczący ekonomiczny wpływ na ich właścicieli i operatorów oraz na ważne gałęzie gospodarki państw członkowskich, w których są one zarejestrowane. Większość zainteresowanych stron uważa takie rozwiązanie za niesprawiedliwe, gdyż osoby nim dotknięte nie ponoszą bezpośredniej odpowiedzialności za zaistniałą sytuację i nie istnieje żadne bieżące zagrożenie bezpieczeństwa, które uzasadniałoby tak radykalne działanie. Dlatego właśnie celem niniejszej opinii jest zaproponowanie akceptowalnego sposobu na umożliwienie ich dalszej eksploatacji do czasu, gdy Agencja ustali dla większości z nich odpowiedni projekt zatwierdzony przez EASA. Będzie to oczywiście wymagało pomocy ze strony projektantów i uprawnionych przedstawicieli państw projektujących. Jeśli nie uda się uzyskać takiej pomocy, część z tych statków powietrznych nie będzie dopuszczona do dalszej eksploatacji we Wspólnocie, ale ich właściciele i operatorzy będą mieli czas na dostosowanie się i podjęcie koniecznych środków.
10. W tej chwili jest zbyt późno i istnieje zbyt duża niepewność, by rozpocząć pełen proces prawny mający na celu zmianę przepisów przejściowych rozporządzenia podstawowego⁹ lub wyłączenie wszystkich tych statków powietrznych z zakresu kompetencji Wspólnoty poprzez zmianę załącznika II. Jedynym rozwiązaniem jest zatem zezwolenie na ich dalszą eksploatację na mocy ograniczonych świadectw zdatności do lotu, pod warunkiem że będą one też zgodne ze wszystkimi innymi obowiązującymi wymaganiami związanymi z przedłużeniem zdatności do lotu i ochroną środowiska. Jednak fizycznie

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. z 27.12.2006).

⁸ 45 dużych samolotów zaangażowanych w operacje handlowe (głównie samoloty Antonow 24, 26, 28, 72 i 74), 190 ciężkich helikopterów (Kamow) i 80 samolotów lotnictwa ogólnego (głównie Suchoj 26/31 i Jak 18/55)

⁹ Maksymalna długość okresu, w trakcie którego statek powietrzny podlegający prawom Wspólnoty może być utrzymywany pod kontrolą krajową – 42 miesiące – jest ustalony w art. 56 rozporządzenia podstawowego. Tę liczbę może zmienić tylko dokument ustawodawcy – Parlamentu Europejskiego i Rady.

niemożliwe jest ustalenie przez Agencję przed 28 marca 2007 r. (zob. też ust. 7 powyżej) niezbędnych indywidualnych SAS zgodnie z wymaganiami art. 5 ust. 3 i 4 rozporządzenia podstawowego i wymaganiami części 21A.184. Planowanym środkiem jest więc wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Komisji w celu ustalenia tych SAS poprzez odesłanie do zatwierdzonych projektów państw projektujących, w tym ustalenie informacji dotyczących przedłużenia ich zdatności do lotu (dyrektywy w sprawie zdatności do lotu). Taki środek jest w rzeczywistości podobny do opisanego w art. 2 ust. 3 lit. a), który utrzymał podstawy istnienia certyfikatów typu wydanych lub potwierdzonych przez państwa członkowskie dla znanych produktów. Ponieważ jednak taki środek nie pozwala Agencji na uzyskanie dogłębnej wiedzy na temat projektu rzeczonych produktów, środek ten można zaplanować tylko wówczas, gdy taka wiedza zostanie przekazana przez uprawnionych przedstawicieli państw projektujących na podstawie odpowiednich umów, które zapewnią też dostępność informacji dotyczących zdatności do lotu niezbędnych do aktualizacji SAS.

11. Planowany środek ogranicza się do statków powietrznych, które są obecnie zarejestrowane w państwach członkowskich. Dodatkowe statki powietrzne tych samych typów nie mogą zostać zarejestrowane przez państwa członkowskie, jeśli nie wydano dla nich zatwierzonego projektu EASA (certyfikatu typu lub SAS), świadczącego o pełnej zgodności z systemem bezpieczeństwa EASA. Aby uniknąć sytuacji, w której okres ustanawiania obecnych zasad (od daty ujawnienia intencji po spotkaniu specjalnego komitetu wspomnianego w ust. 7 powyżej do 28 marca 2007 r.) byłyby wykorzystane do wprowadzenia do Wspólnoty dodatkowych statków powietrznych na prawach nabytych, rozwiązanie to będzie dotyczyło tylko statków powietrznych, które pozostawały w rejestrze w państwach członkowskich w dniu 1 lipca 2006 r. Powyższe ograniczenie było kwestionowane w niektórych uwagach, gdyż prawdopodobnie istnieją statki powietrzne kupione przed tą datą, które wciąż czekają na rejestrację. Agencja nie zdecydowała jednak o modyfikacji swojej propozycji w tym zakresie ze względu na obawy, że wprowadzenie takiej elastyczności umożliwiłoby nadużycia. Istotnie może być bardzo trudno sprawdzić, czy statek powietrzny został kupiony i planowana była jego rejestracja w państwie członkowskim. Dodatkową trudnością byłoby ustalenie, kto powinien nabyć statek powietrzny, by zostać objętym takimi przepisami, ponieważ wprowadzenie warunku posiadania obywatelstwa mogłoby zostać uznane za dyskryminacyjne i sprzeczne ze swobodą przedsiębiorczości.
12. Proponowany środek dotyczy tylko statków powietrznych, które otrzymały świadectwo zdatności do lotu wydane przez państwo członkowskie przed wspomnianą wyżej datą. Celem tego ograniczenia jest zapewnienie, że beneficjentami będą tylko statki powietrzne, których status bezpieczeństwa jest uznawany międzynarodowo i których ciągła zdatność do lotu jest oficjalnie poświadczana przez ich państwa projektujące. Ma to na celu zminimalizowanie ryzyka związanego z ograniczoną wiedzą Agencji na temat projektu. Może to oczywiście uniemożliwić skorzystanie ze środka w przypadku niektórych statków powietrznych, które latają obecnie na podstawie krajowych ograniczonych świadectw zdatności do lotu lub zezwoleń na lot. Równoległe z tą opinią Agencja wydaje opinię na temat zezwoleń na lot, która powinna, o ile

zostanie przyjęta przez Komisję, zapewnić rozwiązanie dla takich statków powietrznych. Ta opinia sugeruje, że istotnie określone przez państwa członkowskie warunki wydawania takich świadectw są traktowane jako nabyte i że powiązane świadectwa zdatności do lotu będzie się uznawać za zezwolenia na lot zgodnie z częścią 21 do dnia 28 marca 2008 r. Jeśli takie zezwolenia będą musiały być przedłużone po tym dniu, to konieczne będzie ich ponowne wydanie na podstawie projektu jednoznacznie zatwierdzonego przez Agencję.

13. Planowany środek jest ograniczony w czasie; SAS określone w taki sposób są ważne tylko przez 5 lat. Uzasadnia to w zakresie bezpieczeństwa fakt, że jak powiedziano wyżej, środek ten nie umożliwi Agencji zdobycia niezbędnej wiedzy technicznej na temat projektu. Takie ograniczenie będzie stanowić dla projektantów motywację do współpracy z Agencją w celu ustalenia niezbędnego zatwierdzonego projektu, aby w pełni włączyć statki powietrzne do systemu EASA. Jeśli przed końcem tego okresu, po szczegółowej ocenie technicznej, Agencja nie będzie mogła ustalić zatwierdzonego projektu, może okazać się, że niektóre statki powietrzne nie uzyskają świadectw zdatności do lotu i nie będą uprawnione do dalszej eksploatacji na terytorium państw członkowskich. Ograniczenie to kwestionowano w niewielu uwagach. Niektóre podmioty chciały przedłużenia okresu przejściowego do końca sezonu letniego 2012 r. ze względów umownych¹⁰. Niektóre inne podmioty proponowały pewną elastyczność, która pozwoliłaby na rozszerzenie środka na korzyść statków powietrznych, które są obecnie poddane ocenie i w przypadku których potrzeba więcej czasu w celu ukończenia oceny. W innej uwadze proponowano przegląd śródkresowy, aby w odpowiednim czasie ocenić konsekwencje ograniczenia. Agencja ponownie nie zmieniła swojej propozycji, ponieważ możliwa jest zmiana rozporządzenia Komisji w trakcie jego obowiązywania, jeśli Komisja uzna to za stosowne. Z tego względu sugerowany przegląd śródkresowy jest rozsądną propozycją, ale może być on zastosowany bez wprowadzania do rozporządzenia takiego prawnego wymogu. Ponadto nieodpowiednie wydaje się założenie, że rozszerzenie zakresu będzie nieuniknione.
14. Chociaż niniejsza opinia została przygotowana z myślą o przypadku dotyczącym statków powietrznych zaprojektowanych w byłym Związku Radzieckim, proponowany środek jednoznacznie tego nie określa. W rezultacie będzie on stosowany do wszystkich statków powietrznych, które nie zostały wprowadzone do systemu na prawach nabytych albo dla których dotychczas nie określono typu certyfikatu EASA, dopóki nie spełnią one obowiązujących warunków. Należy jednak podkreślić, że istnieje bardzo niewiele statków powietrznych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do systemu EASA. Wyjątkami tymi są statki powietrzne, w przypadku których nie udało się zidentyfikować organizacji projektowych gotowych do współpracy z Agencją. W takich przypadkach Agencja uznaje, że standardowym procesem jest określenie SAS indywidualnie w każdym przypadku, tak jak zaleca się w przypadku statków powietrznych pozbawionych posiadaczy projektu – tzw. sierocych statków powietrznych – którym zgodnie z częścią 21 nie przysługuje

¹⁰ Operatorzy statków powietrznych zaangażowanych w lotnicze prace rolne.

certyfikat typu, ale informacje na temat ich bezpieczeństwa są wystarczające, by wydać zezwolenie na odbywanie przez nie lotów.

15. Nie przewiduje się włączenia do proponowanego środka statków powietrznych zaprojektowanych w państwach, które przystąpiły do Wspólnoty po wejściu w życie rozporządzenia podstawowego. Rozpoczęto równoległy proces we współpracy z krajowymi władzami lotniczymi zainteresowanych państw w celu pełnego włączenia ich do systemu EASA. Jeśli dla statków powietrznych w odpowiednim czasie nie uda się ustalić certyfikatu typu albo zostały one osierocone z powodu braku wsparcia ze strony posiadacza projektu, to takie statki powietrzne mogą otrzymać ograniczone świadectwa zdatności do lotu na podstawie indywidualnej oceny. Agencja rozważa wydanie niezbędnych SAS z pomocą krajowych władz lotniczych zainteresowanych państw.
16. Dzięki określeniu niezbędnych SAS proponowany środek daje krajowym zarządom lotnictwa podstawy prawne do wydawania ograniczonych świadectw zdatności do lotu. Takie SAS są potwierdzeniami projektów obejmującymi wszystkie warunki i ograniczenia konieczne do zagwarantowania poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska równoważnego poziomowi zapewnianemu przez sprawdzenie zgodności z podstawami certyfikacji określonymi zgodnie z częścią 21. Agencja nie widzi powodu, by wprowadzać do tych SAS ograniczenia uniemożliwiające wykorzystywanie statków powietrznych, których to dotyczy, do działań, do których są obecnie wykorzystywane. Ponadto wprowadzenie takich ograniczeń zanegowałoby cel środka. Dodatkowe ograniczenia byłyby trudne do uzasadnienia, gdyż ten sam statek powietrzny nie podlegałby tym ograniczeniom, gdyby był zarejestrowany w państwie trzecim. W związku z tym statki powietrzne objęte proponowanym środkiem będą uprawnione do przewożenia pasażerów i ładunków, jeżeli były do tego uprawnione do tej pory. Powiązane ograniczone świadectwa zdatności do lotu stanowią certyfikaty wydane zgodnie z rozporządzeniem podstawowym i spełniają wymagania jego art. 8. Muszą one zostać zaakceptowane przez wszystkie państwa członkowskie, które nie mogą nałożyć na eksploatację takich statków powietrznych warunków wykraczających poza określone w SAS.
17. Wykorzystywanie do lotów zarobkowych statków powietrznych z ograniczonymi świadectwami zdatności do lotu nie jest jednak przyjętą obecnie praktyką. Przyjęte niedawno rozszerzenie rozporządzenia 3922/91 dotyczące zarobkowego przewozu lotniczego za pomocą statków powietrznych wymaga, by takie statki powietrzne posiadały „standardowe” świadectwo zdatności do lotu, wydane zgodnie z rozporządzeniem. Choć słowo „standardowy” nie jest wyjaśnione w rozporządzeniu, to można przyjąć, iż oznacza ono zwykle świadectwo zdatności do lotu i tym samym wyklucza ograniczone świadectwa zdatności do lotu. Należy to poprawić, zanim rzucone rozszerzenie wejdzie w życie (prawdopodobnie w czerwcu 2008 r.). Agencja planuje zajęcie się tym problemem podczas opracowywania zasad wdrażania rozszerzenia rozporządzenia podstawowego na operacje lotnicze i w odpowiednim trybie złoży propozycje Komisji.

18. W uwagach wspomniano, że międzynarodową praktyką jest uznawanie statków powietrznych z ograniczonymi świadectwami zdatości do lotu za nieuprawnione do swobodnego poruszania się, co zgodne jest z konwencją chicagowską. W związku z tym statek powietrzny z ograniczonym świadectwem zdatości do lotu zarejestrowany w Europie może podlegać ograniczeniom w innych państwach członkowskich ICAO. W związku z tym Agencja pragnie wyjaśnić, że pomimo pełnej zgodności z minimalnymi normami ICAO opisanymi w załączniku 8, Wspólnota zdecydowała się na wprowadzenie bardziej rygorystycznych regulacji, ponieważ uznała, że obecne normy zdatości do lotu ICAO są niewystarczające do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa jej obywatelom. Dzięki temu zasadnicze wymagania zawarte w załączniku I do rozporządzenia 1592/2002 zapewnią zgodność ze standardami ICAO, choć wzajemność może nie być zachowana. Może to oznaczać, że statki powietrzne, które nie spełniają zasadniczych wymagań Wspólnoty, ale które jednocześnie są zgodne ze standardami ICAO, unikną ograniczeń swobody przemieszczania się, które przyznaje im konwencja chicagowska, i jeśli dotyczy, dwustronne umowy dotyczące usług lotniczych. Dotyczy to statków powietrznych objętych proponowanym środkiem, ponieważ otrzymały one standardowe świadectwa zdatości do lotu w kilku państwach członkowskich ICAO i żadne z nich nie zakwestionowało zgodności tych statków powietrznych z normami ICAO. W celu uniknięcia wszelkich nieporozumień w ograniczonych świadectwach zaznaczone będzie, iż są one zgodne ze standardami ICAO. Powinno to zostać zaakceptowane przez wszystkie państwa członkowskie ICAO, aby uniknąć sytuacji, w których ten sam typ statku powietrznego będzie traktowany inaczej, jeśli jest zarejestrowany w państwie członkowskim UE, i inaczej, jeśli w innym państwie członkowskim ICAO.
19. W zakresie utrzymania zdatości do lotu statki powietrzne z ograniczonymi świadectwami zdatości do lotu podlegają przepisom rozporządzenia Komisji 2042/2003 dotyczącego obsługi technicznej statków powietrznych (część M). Dlatego też należy wydać dla nich świadectwa oceny zdatości do lotu (ARC), których ważność powinna być zgodna z obowiązującymi postanowieniami tego rozporządzenia. Należy zaznaczyć, że wśród omawianych statków powietrznych znajdują się duże jednostki i jednostki zaangażowane w zarobkowy transport lotniczy, które powinny być już zgodne z takimi przepisami oraz że niedostępność danych projektowych niestety praktycznie uniemożliwiła wydanie zatwierdzeń części 145 i licencji części 66 dla omawianych statków powietrznych. W związku z tym takie statki powietrzne latają nielegalnie. To samo będzie dotyczyło wszystkich pozostałych statków powietrznych, kiedy część M wejdzie w pełni w życie 28 września 2008 r. Z tego powodu Agencja i kilka najbardziej dotkniętych państw członkowskich równolegle prowadzą prace nad znalezieniem rozwiązania na podstawie przepisów art. 10 ust. 5 i 6 rozporządzenia podstawowego. Chociaż takie zwolnienie dotyczyłoby tylko obsługi technicznej samolotu An-26, można by je było dostosować na podobnych warunkach do innych typów statków powietrznych. Powinno to umożliwić odpowiednią obsługę techniczną w odpowiednio kontrolowanym środowisku statkom powietrznym z ograniczonymi świadectwami zdatości do lotu wydanymi zgodnie z proponowanym środkiem.

20. Przygotowując zmianę do rozporządzenia Komisji 1702/2003, która jest konieczna do odzwierciedlenia opisanego wyżej rozwiązania, Agencja zauważyła, że tekst zmienianego artykułu, który już obecnie jest trudny do zrozumienia, stanie się zbyt skomplikowany, o ile nadarzająca się okazja nie zostanie wykorzystana, by dokonać uproszczenia jego treści. Agencja uznała również za stosowne dookreślenie interpretacji pierwszego zdania art. 2 ust. 3, ponieważ istnieją pewne statki powietrzne, które były zaprojektowane w czasie, gdy nie istniała jeszcze koncepcja certyfikatów typu. Nie jest to powodem dla niewprowadzenia na prawach nabytych zatwierdzonych projektów, ponieważ świadectwa zdatności do lotu wydane w tamtym czasie miały taką samą wartość jak certyfikaty typu. Zmiana załączona do rozporządzenia ma za zadanie spełnienie tych celów bez większego niż konieczny wpływu na pierwotną intencję ustawodawcy, aby umożliwić dalsze użytkowanie statków powietrznych, które nie mogą być w inny sposób przeniesione do systemu EASA. Należy jednak zauważyć, że przepisy ust. 10 i 11 art. 2 nie będą brane pod uwagę, gdyż są one ważne tylko do 27 marca 2007 r.
21. Na podstawie otrzymanych uwag dotyczących koncepcji „specyficznych wymagań zdatności do lotu” Agencja zwróciła uwagę, że pewne niejasności były spowodowane przez fakt, że część 21A.173 lit. b) pkt 2 oraz część 21A.184 nie odzwierciedlają poprawnie przepisów art. 5 ust. 3 lit. b) i 15 ust. 1 lit. b) rozporządzenia podstawowego, gdyż wspominają one, że podstawą wydania ograniczonych świadectw zdatności do lotu są „konkretne specyfikacje certyfikacyjne”. Jest to oczywisty błąd redakcyjny, który musi zostać sprostowany poprzez zmianę tych przepisów części 21.

IV. Ocena wpływu regulacji

22. Ocena wpływu regulacji zawarta w NPA 17 przyniosła 5 potencjalnych opcji zajęcia się omawianym problemem. Po przedyskutowaniu ich wykonalności pod względem ograniczeń czasowych zdecydowano, że tak naprawdę tylko dwie z nich są możliwe do wykonania: opcja opisana powyżej i opcja polegająca na „niepodejmowaniu żadnych działań”. Na podstawie szczegółowej oceny zawartej w NPA, która nie została zakwestionowana w żadnej uwadze, Agencja stwierdziła, że nie można zrealizować opcji „niepodejmowania żadnych działań”. Jej negatywny wpływ ekonomiczny, społeczny i międzynarodowy przewyższa nieliczne potencjalne korzyści dla bezpieczeństwa i środowiska. Agencja jest więc zdania, że środek oparty na prawach nabytych pozwalający na dalszą eksploatację omawianych statków powietrznych na podstawie ograniczonych świadectw zdolności do lotu jest najlepszym rozwiązaniem, pod warunkiem że uwzględnione zostaną odpowiednie środki ostrożności w celu uniknięcia rozpowszechniania statków powietrznych projektu radzieckiego we flotach państw członkowskich i zapewnienia włączenia takich typów statków powietrznych do systemu EASA. Taki jest też cel zmiany rozporządzenia Komisji załączonej do tej opinii.

Kolonia, dnia 30 stycznia 2007 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy

Statki powietrzne projektu radzieckiego podlegające części 21

Niniejszy wykaz zawiera typy statków powietrznych, dla których państwa członkowskie wydały świadectwa zdatności do lotu lub zezwolenia na lot. Wykaz został utworzony na podstawie informacji dostępnych Agencji i nie jest oficjalnym dokumentem, który nakłada na Agencję zobowiązania.

Należy zaznaczyć, że tylko statki powietrzne, które otrzymały świadectwa zdatności do lotu zgodnie z definicją w części 21 (definicja ta wyklucza ograniczone świadectwa zdatności do lotu) będą kwalifikowały się do zastosowania środka opisanego w niniejszej opinii.

Duże transportowce

- Antonow
 - 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
- Tupolew
 - Tu-154M
- Jakowlew
 - Jak-40

Płatowce

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

Lotnictwo ogólne

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

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

* Zgodnie z dokumentacją EASA takie statki powietrzne otrzymały od państw członkowskich tylko ograniczone świadectwa do lotu lub zezwolenia na lot.