



## **OPINIA NR 06/2008**

### **EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dnia 10 października 2008 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**

**ORAZ**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z 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**

*„Formularz 1 EASA Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji”*

## I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zaproponowanie Komisji zmiany następujących dokumentów:
  - część 21 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003<sup>1</sup> (zwana dalej „częścią 21”), w szczególności dodatek 1, formularz 1 EASA autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi;
  - załącznik I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003<sup>2</sup> (zwany dalej „częścią M”), w szczególności dodatek II, formularz 1 EASA; oraz
  - załącznik II do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 (zwany dalej „częścią 145”), w szczególności dodatek I, formularz 1 EASA.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)<sup>3</sup>, zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008<sup>4</sup> (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”).

## II. Konsultacje

3. W dniu 12 września 2007 r. na stronie internetowej Agencji opublikowano zawiadomienie o proponowanej zmianie (NPA) 2007-13<sup>5</sup>, zawierające projekt opinii w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego część 21, część M i część 145.
4. Do upływu terminu nadsyłania informacji (12 grudnia 2007 r.) Agencja otrzymała 171 uwag od 25 podmiotów — władz krajowych, organizacji zawodowych i firm prywatnych.
5. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do dokumentu reakcji na uwagi (CRD), który w dniu 24 lipca 2008 r. opublikowano na stronie internetowej Agencji. Dokument ten zawiera odpowiedzi udzielone przez Agencję oraz wykaz wszystkich osób i/lub organizacji, które wniosły uwagi.
6. Do dnia 25 września 2008 r. wpłynęły cztery odpowiedzi na CRD od sześciu komentujących.

Odpowiedzi odnoszące się do dopuszczalnych sposobów potwierdzania zgodności oraz do materiałów poradnikowych, wykraczające poza zakres niniejszej opinii, będą

---

<sup>1</sup> 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). Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 287/2008 z dnia 28 marca 2008 r. (Dz.U. L 87 z 29.3.2008, s. 3).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności 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, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 (Dz.U. L 94 z 4.4.2007, s. 18).

<sup>3</sup> Decyzja zarządu dotycząca stosowanej przez Agencję procedury wydawania opinii, warunków technicznych certyfikacji i materiałów poradnikowych („procedura regulacyjna”). EASA MB 08-2007 z 13.6.2007 r.

<sup>4</sup> Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady 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).

<sup>5</sup> Zob. „Rulemaking Archives” (archiwa dokumentów prawodawczych) na stronie [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

przedmiotem odpowiedniej decyzji zmieniającej omawiane dokumenty, którą Agencja podejmie w terminie późniejszym. Poniżej omówiono odpowiedzi dotyczące przedmiotu niniejszej opinii (proponowanych zmian w przepisach wykonawczych).

W jednej z odpowiedzi zasugerowano zachowanie obecnych wskazówek dotyczących wypełniania pola 4 „nazwa i adres zatwierdzonej organizacji” w formularzu 1 EASA. Zgodnie z nowymi instrukcjami proponowanymi w niniejszej opinii nie wymaga się podawania drugiego adresu w sytuacji, gdy miejsce produkcji nie jest wymienione w zaświadczeniu o zezwoleniu zatwierdzonej organizacji. Może to na przykład wystąpić wówczas, gdy dostawca jest producentem części. Agencja nie popiera złożonej sugestii z następującego powodu: usunięcie drugiego adresu z pola 4 było przedmiotem szerokiej dyskusji podczas posiedzeń zespołu roboczego. Zespół roboczy uznał, że do celów ustalenia tożsamości organizacji odpowiedzialnej za wystawienie formularza 1 EASA oraz identyfikacji części i wyposażenia wystarczy nazwa i adres zatwierdzonej organizacji. Agencja podziela tę opinię.

W drugiej odpowiedzi zaproponowano dokonanie zmiany w określonym w pkt M.A.802 „Certyfikacie dopuszczenia podzespołu do eksploatacji”, w celu przypomnienia, że formularz 1 EASA nie stanowi upoważnienia do montażu. Agencja nie zgadza się na tego rodzaju zmianę, ponieważ formularz 1 EASA zawiera już takie wyjaśnienie w uwagach do formularza 1 w pozycji „Odpowiedzialność użytkownika/installatora”.

Ostatnia odpowiedź dotyczy usunięcia pola 9 „Kwalifikowalność” z formularza 1 EASA i jej autorzy zalecają pozostawienie tego pola oraz umieszczenie w nim adnotacji „zastrzeżone”, aby ograniczyć skutki w postaci konieczności ponownego numerowania pozostałych pól. Punkt ten był również szeroko omawiany na posiedzeniach zespołu roboczego i przedstawiciele przemysłu oraz władz z całego świata osiągnęli daleko idące porozumienie w kwestii usunięcia pola 9. Sądzone, że pozostawienie pola 9 spowoduje powstanie niejasności między obecną i nową wersją formularza 1 EASA, które – wyglądając podobnie – miałyby różne instrukcje wypełniania. Ponadto na etapie konsultacji publicznych dotyczących NPA nie wpłynęły żadne uwagi wyrażające sprzeciw w odniesieniu do tej kwestii. Zdaniem Agencji należy usunąć pole 9.

W toku dalszego przeglądu dokonanego przez Agencję ujawniono i skorygowano drobne niespójności w tekstach części 21 dodatek 1, części M dodatek II oraz części 145 dodatek I.

### **III. Treść opinii Agencji**

7. Celem niniejszej opinii jest wprowadzenie zmian w certyfikacie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (zwanym dalej „formularzem 1 EASA”) oraz instrukcji jego wypełniania znajdujących się w części 21, części M i części 145. Treść tych zmian omówiono poniżej.
8. Dokonano harmonizacji zawartości i formatu różnych certyfikatów zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji (np. formularza 1 EASA, formularza 8130-3 Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA), formularza 24-0078 Transport Canada, brazylijskiego formularza SEGV00-003). Jednak z uwagi na to, iż w przeszłości nie harmonizowano instrukcji wypełniania tych formularzy, powstały różne interpretacje niektórych wprowadzanych informacji, co z kolei powodowało trudności w akceptacji formularzy.
9. Od poprzedniego przeglądu nagromadziły się również różne problemy i pytania mające związek z certyfikatami zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Dlatego

EASA, FAA, kanadyjski organ Transport Canada i różne inne władze lotnicze dokonały oceny certyfikatu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, sposobu jego stosowania i powiązanych z nim instrukcji. Konkretnymi obszarami rozważań były między innymi:

- wyraźne rozróżnienie między formularzem 1 EASA stosowanym w odniesieniu do części nowych (produkcja) i części używanych (obsługa techniczna);
  - uzgodnienie z innymi władzami lotniczymi instrukcji wypełniania, a jednocześnie uznanie, iż niektóre określenia będą stosowane wyłącznie w sposób jednostronny;
  - stosowanie elektronicznego formularza 1 EASA;
  - kontrola egzemplarzy formularza 1 EASA;
  - potrzeba istnienia pola 9 „Kwalifikowalność”.
10. Ponieważ celem EASA jest osiągnięcie wysokiego poziomu harmonizacji z innymi władzami oraz globalna akceptacja certyfikatu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, Agencja utworzyła zespół roboczy. Zespół roboczy współpracował ze Światową Inicjatywą Producentów (Global Manufacturing Initiative – GMI), w której uczestniczyli przedstawiciele władz lotniczych i przemysłu spoza Europy. Wynikiem tej współpracy była propozycja dotycząca ogólnej zawartości formularza, jego układu, instrukcji wypełniania oraz kryteriów akceptacji w przypadku dobrowolnego stosowania elektronicznych certyfikatów zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wykorzystano to jako podstawę w przypadku zarówno NPA 2007-13 EASA, jak i projektu zarządzenia 8130.21 FAA. Przewiduje się, że również inne władze lotnicze wykorzystają tę podstawę w razie dokonywania zmian we własnych przepisach. W trakcie konsultacji publicznych w sprawie NPA EASA i konsultacji wewnętrznych dotyczących zarządzenia FAA zgłoszono uwagi, które zostały przeanalizowane przez zespół roboczy EASA i przez FAA. Dlatego powstały formularz 1 EASA i instrukcje dotyczące wypełniania zawarte w CRD 2007-13 odzwierciedlają wysoki poziom harmonizacji, który oznacza osiągnięcie celu tej inicjatywy.
11. Dążąc do płynnego wdrożenia zmian przedstawionych w niniejszej opinii, Agencja proponuje roczny okres przejściowy licząc od daty wejścia w życie odpowiednich zmian w przepisach wykonawczych. W okresie przejściowym można stosować zarówno obecną, jak i nową wersję formularza 1 EASA. Po tym okresie formularz 1 EASA musi być wystawiany zgodnie z nowymi zasadami. Obydwie wersje formularza 1 EASA wystawione przed końcem okresu przejściowego zachowają ważność w odniesieniu do pkt 21A.307, pkt M.A.501 i pkt 145.A.42 w zakresie montażu elementu uwzględnionego (elementów uwzględnionych) w formularzu.
12. Niniejsza opinia dotyczy wyłącznie zmian, jakie Agencja proponuje w odniesieniu do stosownych rozporządzeń Komisji (części 21, części M i części 145). Odnośne dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności (AMC) i materiały poradnikowe (GM), które przedstawiono szczegółowo w NPA 2007-13 oraz w CRD, będą wydane przez Agencję z chwilą przyjęcia przez Komisję wyżej wymienionych zmian w przepisach wykonawczych. Agencja uznaje przedmiotowe dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności i materiały poradnikowe za istotne dla poprawy zrozumienia proponowanych zmian.
13. Załącznik I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, a w szczególności dodatek II, formularz 1 EASA w dodatkach do części M, uwzględnia zmiany w instrukcjach wypełniania proponowane w opinii 02/2008.

#### **IV. Ocena skutków regulacji**

##### 14. Cel i zamierzony skutek

Niniejsza opinia ma na celu:

- wprowadzenie poprawionych dokumentów: formularza 1 EASA i instrukcji wypełniania, które są bardziej przejrzyste niż obecne i które uzyskują wysoki poziom harmonizacji z certyfikatem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zmienianym przez FAA. Przewiduje się, że inne władze lotnicze wprowadzą podobne zmiany w swoich certyfikatach zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, zwiększając tym samym globalną harmonizację;
- usunięcie pola 9 zawierającego informacje na temat kwalifikowalności elementów dopuszczonych do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA. Usunięcie z obecnego formularza 1 EASA informacji na temat kwalifikowalności eliminuje ewentualne niespójności z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi montażu;
- usunięcie konkretnego sformułowania zawartego w instrukcjach wypełniania, utrudniającego wdrożenie formularza 1 EASA w wersji elektronicznej.

#### 15. Skala problemu i zainteresowane sektory

Formularz 1 EASA i równoważne certyfikaty zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji są stosowane w większości systemów regulacyjnych w celu dopuszczenia części i akcesoriów lotniczych do eksploatacji. Formularze te są stosowane przez tysiące organizacji zajmujących się produkcją i obsługą techniczną na całym świecie. Dlatego skutki zmian będą odczuwane przez władze lotnicze, wytwórców i organizacje zajmujące się obsługą techniczną.

#### 16. Opcje

Stwierdzone opcje to: utrzymanie obecnych wymogów i formularzy 1 EASA lub przejście na wyższy poziom harmonizacji globalnej przez wprowadzenie proponowanych zmian w formularzu 1 EASA.

#### 17. Skutki

Uznaje się, że większa harmonizacja certyfikatów zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, które występują w różnych systemach regulacyjnych, jest korzystna dla ujednoliconego zrozumienia stosowania i znaczenia danych zawartych w certyfikacie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Oczekuje się, że przyjęcie proponowanej zmiany formularza 1 EASA, wraz z udoskonalonymi instrukcjami wypełniania zwiększającymi zrozumienie tego formularza, będzie miało znaczące pozytywne skutki ekonomiczne, ponieważ zapobiegnie zbędnemu odrzucaniu lub blokowaniu elementów certyfikowanych zgodnie z obowiązującym prawem. Przewiduje się również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo, dzięki mniejszej możliwości występowania niejednoznacznych lub sprzecznych informacji. Elektroniczna wymiana danych zawartych w formularzu 1 EASA przyniesie także pozytywne skutki ekonomiczne z uwagi na ograniczenie kosztów obsługi i czasu przeznaczanego na czynności administracyjne.

Kolonia, 10 października 2008 r.

P. GOUDOU  
Dyrektor wykonawczy