

**OPINIA nr 02/2007**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze 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**

## I. Ogólne

1. Niniejsza opinia ma na celu zasugerować Komisji zmianę rozporządzeń Komisji (WE) nr 1702/2003<sup>1</sup> oraz nr 2042/2003<sup>2</sup>. Uzasadnienie tych działań w zakresie tworzenia przepisów podano w dalszej części opinii.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Agencji<sup>3</sup>, zgodnie z postanowieniami art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002<sup>4</sup>.

## II. Konsultacje

3. Projekt opinii w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 został opublikowany (powiadomienie o wniosku dotyczącym zmiany NPA 9/2006) dnia 5 lipca 2006 r. na stronie internetowej Agencji.
4. Do daty zamknięcia w dniu 5 października 2006 r. Agencja otrzymała 235 uwag od władz krajowych, organizacji branżowych i przedsiębiorstw prywatnych.
5. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do Dokumentu Reakcji na Uwagi (CRD), który został opublikowany na stronie internetowej Agencji dnia 11 grudnia 2006 r. Pod wpływem pewnych uwag proponowane zmiany zostały zmodyfikowane, co z kolei znalazło odzwierciedlenie w CRD.
6. Przedstawiono uwagi dotyczące procedury obsługi wniosków o zezwolenia na lot. Zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) 1592/2002 w obszarze zdatności do lotu istnieje podział odpowiedzialności pomiędzy Agencją i krajowe urzędy lotnictwa. W związku z tym w proces wydawania zezwoleń na lot muszą być zaangażowane obie te instytucje. W procedurze opisanej w NPA 9/2006 zaangażowanie Agencji wynika z otrzymania przez krajowy urząd lotnictwa wniosku, ale jednocześnie wnioskodawca ma bezpośrednio skontaktować się z Agencją w celu dostarczenia niezbędnych dokumentów, co wydaje się mylące. Agencja przyznaje, że procedurę można usprawnić przez wprowadzenie oddzielnego procesu zatwierdzenia z udziałem Agencji.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze 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, 27.9.2003, str. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. (Dz.U. L 122. 9.5.2006, str. 16).

<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, 28.11.2003, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r. (Dz.U. L 122, 9.5.2006, str. 17).

<sup>3</sup> Decyzja Zarządu dotycząca stosowania procedury przez Agencję przy wydawaniu opinii, warunków certyfikowania i wskazówek. EASA MB/7/03 z dnia 27 czerwca 2003 r. (procedura tworzenia przepisów).

<sup>4</sup> 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, 7.09.2002, str. 1.). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 z dnia 24 września 2003 r. (Dz.U. L 243, 27.9.2003, str. 5).

7. NPA 9/2006 przewiduje przyznanie potencjalnych przywilejów związanych z wydawaniem zezwoleń na lot zatwierdzonym organizacjom projektującym i produkującym. W odpowiedzi na szereg uwag Agencja zdecydowała się rozszerzyć te potencjalne przywileje, a także przyznać przywileje zatwierdzonym organizacjom wydającym decyzje o nieprzerwanej zdatności do lotu. Ponieważ te ostatnie organizacje działają na podstawie rozporządzenia 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, również to rozporządzenie wymaga zmiany.
8. Po publikacji Dokumentu Reakcji na Uwagi (CRD) otrzymano 11 reakcji władz krajowych, organizacji branżowych i przedsiębiorstw prywatnych. W wyniku przeglądu tych reakcji Agencja podjęła decyzję o zastąpieniu terminu „*justification*” terminem „*substantiation*” w ustępie 21A.708(c) i 21A.713 oraz o uzupełnieniu ustępu 21A.710 przez jasne określenie kompetencji i odpowiedzialności Agencji, właściwych organów i zatwierdzonych organizacji w odniesieniu do zatwierdzania warunków lotu dla celów zezwoleń na lot. Inne reakcje spowodowały dalsze zmiany rozporządzenia 2042/2003 uzupełniające potencjalne przywileje dla organizacji wydających decyzje o nieprzerwanej zdatności do lotu przez dodanie postanowień dotyczących pracowników i wprowadzenie zmian do formularza certyfikatu zezwolenia.
9. Po ostatecznym przeglądzie wewnętrznym Agencja podjęła decyzję o wprowadzeniu następujących zmian dodatkowych, aby zapewnić pewność prawną, a także spójność wewnętrzną i zewnętrzną:  
Usunięto jeden z przypadków, gdy zezwolenie na lot uznano za właściwe (21A. 701(a)16) i zmieniono inny przypadek (21A. 701(a)15). W postanowieniach tych Agencja otrzymała upoważnienie do podejmowania indywidualnych decyzji w sprawie kwalifikacji do zezwolenia na lot. Pewność prawna wymaga wyraźnego określenia w przepisach prawnych przypadków, w których zezwolenie na lot może być przyznane.  
Ustęp dotyczący kwalifikowalności zmieniono przez wprowadzenie kwalifikowalności dla wniosków o zatwierdzenie warunków lotu. Jest to zgodne z koncepcją oddzielnego zatwierdzenia warunków na lot.  
Z ustępu 21A. 710 usunięto możliwość zatwierdzania warunków lotu przez akredytowane krajowe urzędy lotnicze. Agencja włącza obecnie do procedur możliwość zlecenia krajowym urzędem lotniczym określonych zadań, a także powiązany proces akredytacji, i przesunięcia tego na poziom przepisów prawnych nie uznano za odpowiednie.

### **III. Treść opinii Agencji**

10. Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w art. 5 ust. 3 lit. a) zapewnia wydanie zezwolenia na lot przez odstępstwo od zasad wydania certyfikatu zdatności do lotu. Zezwolenie na lot jest generalnie wydawane, gdy certyfikat zdatności do lotu został czasowo unieważniony (np. w wyniku uszkodzenia) lub jeśli certyfikat zdatności do lotu nie może być wydany (np. statek powietrzny nie spełnia podstawowych wymagań zdatności do lotu lub nie potwierdzono jeszcze jego zdatności), ale statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu. Podczas przygotowywania projektu rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 okazało się, że niezbędne są ogólne wymagania dotyczące wydawania zezwolenia na lot. Jednakże z powodu braku czasu nie opracowano szczegółowych i wyczerpujących wymagań, Dopuszczalnych Sposobów Potwierdzania Zgodności (AMC) ani Wytycznych

(Guidance Material, GM). W związku z tym ustanowiono okres przejściowy do dnia 28 marca 2007 roku, do upływu którego krajowe urzędy lotnictwa będą nadal odpowiedzialne za wszystkie aspekty związane z wydawaniem zezwolenia na lot, co dało Agencji czas na przygotowanie opinii w sprawie zmiany rozporządzenia 1702/2003. Wiele uwag w sprawie projektu części 21A.185 („Wydanie zezwoleń na lot”), które przedstawiono w czasie konsultacji dotyczących wstępnej wersji rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003, zostało odłożonych, a powrót do nich zaplanowano w związku z powyższym procesem legislacyjnym. Niniejsza opinia zawiera propozycje uwzględnienia wszystkich tych zagadnień.

11. Niniejsza opinia opiera się na obowiązującej wersji rozporządzenia (WE) nr 1592/2002. Agencja uznała, że złożono propozycję zmiany art. 15 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, która mogłaby wpłynąć na podstawę prawną wydawania zezwolenia na lot w dłuższym terminie. Propozycja ta jest obecnie omawiana przez europejskiego prawodawcę, zanim stanie się ostateczną zmianą, i może ulec modyfikacji przed jej przyjęciem. W związku z tym uzgodniono, że nie zostanie ona uwzględniona jako podstawa niniejszej opinii. W momencie przyjęcia ostatecznej zmiany rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Agencja oceni potrzebę dalszej zmiany rozporządzenia Komisji nr 1702/2003.
12. Jednym z głównych wyzwań związanych z opracowaniem niniejszej opinii było uwzględnienie podziału odpowiedzialności pomiędzy Agencją i właściwe organy państw członkowskich. Agencja jest wyraźnie odpowiedzialna za wszystkie zagadnienia związane z zatwierdzaniem projektów, podczas gdy państwa członkowskie odpowiadają za potwierdzenie zgodności danego statku powietrznego z projektem zatwierdzonym przez Agencję. Tradycyjne zezwolenie na lot łączyło oba elementy w jednym certyfikacie. Ponieważ większość zezwoleń na lot jest wydawana dla statków powietrznych, które nie są zgodne z zatwierdzonym projektem, zezwolenie na lot może być jednak wydane tylko przez właściwe organy państwa członkowskiego po stwierdzeniu przez Agencję, że statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu. W związku z tym konieczne było opracowanie zasad uwzględniających oba zakresy odpowiedzialności przy jednoczesnym utrzymaniu procesu działającego w bieżącej praktyce. W związku z tym, dążąc do uwzględnienia całej specyfiki, proponuje się stworzenie nowej podczęści P w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 (część 21), aby dokładnie wyjaśnić sprawę zezwolenia na lot, w tym różne zależności.
13. Proponowana podczęść P zawiera szczegółowe zasady dotyczące wniosku i wydania zezwolenia na lot.  
Kwalifikowalność wniosku o zezwolenie na lot jest ograniczona do określonych przypadków, aby wyeliminować możliwość wykorzystania zezwolenia na lot do obejścia zasad certyfikacji zdadności do lotu. Specjalnym przypadkiem kwalifikowalności jest zezwolenie na lot dla określonego statku lotniczego, który nie może spełnić zasad certyfikacji zdadności do lotu, ale został uznany za zdolny do bezpiecznego lotu na ustalonych warunkach. Przypadek ten dotyczy określonego statku powietrznego, w przypadku którego nie ma już organizacji odpowiadającej za nieprzerwaną zdadność do lotu („niczyjego statku powietrznego”).  
Wnioskodawca zwraca się do krajowych urzędów lotnictwa o zezwolenie na lot, ale w celu uzyskania takiego zezwolenia musi również zapewnić zatwierdzenie warunków lotu, które podlegają zatwierdzeniu w oddzielnym procesie, wymagającym oddzielnego wniosku. Warunki lotu mogą być zatwierdzone przez Agencję lub zatwierdzoną

organizację projektującą, w przypadkach dotyczących projektów, lub przez krajowy urząd lotnictwa lub zatwierdzoną organizację produkującą lub zatwierdzoną organizację wydającą decyzje o nieprzerwanej zdatości do lotu, w przypadkach nie dotyczących projektu.

Zezwolenie na lot może być wydane przez krajowy urząd lotnictwa lub zatwierdzoną organizację projektującą, zatwierdzoną organizację produkującą lub zatwierdzoną organizację wydającą decyzje o nieprzerwanej zdatości do lotu.

14. W celu zapewnienia sprawnego przejścia od obowiązujących zasad krajowych do nowych zasad wspólnotowych obowiązujące zezwolenia na lot podlegają wyłączeniu maksymalnie przez okres jednego roku. Warunki zezwolenia na lot wyłącza się na czas nieokreślony, chyba że Agencja wniesie sprzeciw. W celu zwiększenia pewności prawnej dodano termin wniesienia potencjalnego sprzeciwu przez Agencję.

Kolonia, dnia 08 lutego 2007 r.

P. GOUDOU  
Dyrektor Wykonawczy