

Bruksela, 8 marca 2019 r.
(OR. en)

7323/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0066(NLE)

AVIATION 51
USA 16
RELEX 239

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	7 marca 2019 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2019) 121 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 3 do umowy

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 121 final.

Zał.: COM(2019) 121 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.3.2019 r.
COM(2019) 121 final

2019/0066 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds.
Nadzoru na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą
Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa
cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 3 do umowy**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

W 2008 r. Unia Europejska i Stany Zjednoczone Ameryki podpisały umowę o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwaną dalej „umową”). Zakres stosowania umowy, która weszła w życie w dniu 1 maja 2011 r., początkowo ograniczał się do zdatności do lotu i badań środowiskowych, zatwierdzania i monitorowania wyrobów lotniczych oraz zatwierdzania i monitorowania obiektów obsługi technicznej. Zakres stosowania umowy został następnie rozszerzony o wydawanie licencji i szkolenia dla personelu, eksploatację statków powietrznych, a także służby ruchu lotniczego i zarządzanie ruchem lotniczym. Rozszerzenie to wprowadzono w drodze zmiany podpisanej w dniu 13 grudnia 2017 r. i od tego czasu stosuje się je tymczasowo.

Mając na uwadze rozszerzony zakres stosowania umowy, Komisja – z pomocą Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) – wraz z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) opracowały nowy załącznik 3 do umowy dotyczący wydawania licencji pilota (załącznik dotyczący licencji załogi lotniczej), którego przyjęcie stanowi cel niniejszego wniosku.

Załącznik dotyczący licencji załogi lotniczej rozwiązuje problem dużej liczby pilotów turystycznych posiadających miejsce zamieszkania w UE, którzy w praktyce posiadają licencję wydaną przez FAA zgodnie z prawodawstwem Stanów Zjednoczonych, mimo że obowiązuje ogólna zasada ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139, zgodnie z którą piloci posiadający miejsce zamieszkania w państwach członkowskich UE muszą posiadać licencję pilota wydaną zgodnie z przepisami UE.

W takiej sytuacji Komisja Europejska była zmuszona przyznać odstępstwa – w drodze unijnego rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. dotyczącego załóg – umożliwiające pilotom, którzy posiadają miejsce zamieszkania w UE i wykonują operacje jako pilot turystyczny, dalsze korzystanie z posiadanych certyfikatów pilota FAA (tak zwane „odstępstwo dotyczące licencji załogi lotniczej”). Odstępstwo dotyczące licencji załogi lotniczej miało obowiązywać tymczasowo w oczekiwaniu na opracowanie opłacalnego rozwiązania tego problemu.

Nowy załącznik dotyczący licencji załogi lotniczej powstał w wyniku wspólnych wysiłków podjętych przez wyspecjalizowane agencje stron – tj. EASA w przypadku UE i FAA w przypadku Stanów Zjednoczonych – i umożliwia wydajną konwersję certyfikatów i uprawnień pilota turystycznego FAA na równoważne unijne licencje i uprawnienia pilota turystycznego zgodnie z częścią FCL i *vice versa*.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Współpraca między UE a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w zakresie bezpieczeństwa lotniczego stanowi element europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa. Proponowany nowy załącznik dotyczący licencji załogi lotniczej będzie stanowić ramy zapewniające, aby piloci posiadający miejsce zamieszkania w UE wykonywali loty statkami powietrznymi na podstawie licencji/uprawnień wydanych zgodnie z regulacjami UE, podlegali nadzorowi

władz państw członkowskich UE oraz utrzymywali i podnosili swoje kwalifikacje za sprawą organizacji szkoleniowych UE.

Po przyjęciu załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej nie będzie potrzebne dalsze stosowanie odstępstwa dotyczącego licencji załogi lotniczej.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

Umowa przyczynia się do osiągnięcia głównego celu unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa poprzez zwiększenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz ułatwienie handlu i inwestycji w zakresie wyrobów lotniczych. Nowy załącznik dotyczący licencji załogi lotniczej jest spójny z ogólną unijną polityką w dziedzinie lotnictwa, gdyż ułatwia prowadzenie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i ich władzami lotniczymi oraz promuje wzajemne uznawanie certyfikatów i pozostałych stosownych dokumentów.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Nie dotyczy.

- **Proporcjonalność**

Nie dotyczy.

- **Wybór instrumentu**

Nowy załącznik dodany do umowy między Unią a Stanami Zjednoczonymi Ameryki stanowi instrument, który w najskuteczniejszy sposób pozwala na osiągnięcie celu polegającego na umożliwieniu sprawnej wzajemnej konwersji licencji i uprawnień pilota turystycznego.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post* / ocena adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W latach 2013 i 2014 EASA przeprowadziła konsultacje z krajowymi władzami lotniczymi państw członkowskich UE w sprawie tekstu projektu załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej i związanych z nim procedur wykonawczych. Uzyskane uwagi uwzględniono w dyskusjach z FAA, których wynikiem było ukończenie prac nad załącznikiem.

Komisja informowała również państwa członkowskie UE o opracowywaniu tego załącznika przez komitet powołany na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz Grupę Roboczą ds. Lotnictwa będącą organem Rady a) za pomocą sprawozdań z dyskusji na temat tego nowego załącznika prowadzonych w Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru powołanej na mocy umowy oraz b) w kontekście przygotowań do opracowania decyzji Rady (UE) 2018/61 mającej na celu rozszerzenie zakresu stosowania umowy między innymi o wydawanie licencji i szkolenia dla personelu.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Opracowując nowy załącznik dotyczący licencji załogi lotniczej, Komisja Europejska korzystała z pomocy EASA. EASA i FAA porównały przepisy UE i Stanów Zjednoczonych w zakresie wymagań dotyczących wydawania licencji pilota turystycznego. Porównanie przepisów zakończono w 2014 r., a w jego wyniku zidentyfikowano również różnice regulacyjne między systemami Stanów Zjednoczonych i UE, w związku z którymi sformułowano tak zwane „warunki specjalne” określone w proponowanym załączniku dotyczącym licencji załogi lotniczej.

Aby zyskać zaufanie do amerykańskiego systemu wydawania licencji pilota, EASA przeprowadziła również ocenę FAA. Ocena ta obejmowała wizytę EASA w siedzibie głównej FAA w Waszyngtonie i w Urzędzie Okręgowym ds. Standardów Lotu w Waszyngtonie (ang. Washington Flight Standards District Office), a także w dwóch ośrodkach szkolenia lotniczego certyfikowanych przez FAA (luty 2013 r.). W ramach wizyty w Centrum Aeronautyki im. Mike'a Monroneya (ang. Mike Monroney Aeronautical Center) w Oklahoma City EASA odwiedziła również następujące służby FAA: Dział ds. Standardów Badania Lotników, Dział ds. Certyfikacji Lotników oraz Dział Akademii FAA ds. Standardów Regulacyjnych (kwiecień 2013 r.). Zakres oceny ograniczał się do procesu wydawania licencji pilota turystycznego i towarzyszących uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, i tym samym odpowiadał zakresowi stosowania proponowanego załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej.

- **Ocena skutków**

Nie dotyczy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPLYW NA BUDŻET

Brak wpływu na budżet UE.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Po stronie UE EASA będzie koordynować wykonanie nowego załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej. Szczegółowe procedury dotyczące wdrożenia zostaną określone w ramach procedur wykonawczych dotyczących wydawania licencji pilota, które obecnie są opracowywane przez wyspecjalizowane agencje – EASA i FAA (procedury mają być gotowe w odpowiednim czasie tak, aby możliwe było terminowe przyjęcie nowego załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej).

Za monitorowanie wykonania załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej w pierwszej kolejności będzie odpowiadać Wspólna Rada Koordynacyjna ds. Załogi, odpowiadająca przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru powołaną na mocy umowy. Wspólna Rada Koordynacyjna ds. Załogi będzie składać regularne sprawozdania Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru.

• Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)

Nie dotyczy.

• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Sekcja 1 – „Cel i zakres”

W tej części załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej wyjaśnia się jego zakres stosowania i cel, którym jest wzajemne uznawanie ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji, a także udzielania pomocy technicznej w zakresie wydawania licencji pilota turystycznego i kontroli zgodności.

Zakres stosowania tego załącznika obejmuje unijne licencje pilotów turystycznych zgodne z częścią FCL i certyfikaty pilota turystycznego FAA oraz przywileje pilotów turystycznych wynikające z innych unijnych licencji zgodnych z częścią FCL i certyfikatów pilota FAA, a także uprawnienia do wykonywania lotów nocnych i uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na kategorie jednosilnikowych tłokowych samolotów lądowych i wielosilnikowych tłokowych samolotów lądowych w zakresie operacji w załodze jednoosobowej, wyłączając wszelkie uprawnienia na typ.

Sekcja 2 „Definicje”

Ta część załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej zawiera definicje niektórych często stosowanych terminów technicznych.

Sekcja 3 „Wspólna Rada Koordynacyjna ds. Załogi”

W sekcji tej powołuje się Wspólną Radę Koordynacyjną ds. Załogi, która będzie odpowiadać przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru, a jej zadaniem będzie zapewnienie skutecznego wykonania załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej. Wspólnej Radzie Koordynacyjnej ds. Załogi współprzewodniczą dyrektorzy EASA i FAA odpowiedzialni za standardy lotów. Do głównych zadań Wspólnej Rady Koordynacyjnej ds. Załogi należy:

- a) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd procedur wykonawczych dotyczących wydawania licencji pilota;
- b) wymiana informacji na temat istotnych problemów bezpieczeństwa oraz opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;
- c) zapewnianie spójnego stosowania postanowień tego załącznika;
- d) wymiana informacji na temat planowanych i realizowanych działań regulacyjnych, które mogą wpływać na podstawę i zakres stosowania tego załącznika;
- e) wymiana informacji na temat znacznych zmian w systemach wydawania licencji pilota stron, które to zmiany mogą wpływać na podstawę i zakres stosowania tego załącznika;
- f) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na szczeblu tych agencji i władz; oraz
- g) przedkładanie Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru propozycji zmian dotyczących tego załącznika.

Sekcja 4 „Wykonanie”

Sekcja ta zawiera szczegółowe warunki konwersji certyfikatów i uprawnień pilota FAA na unijne licencje i uprawnienia zgodne z częścią FCL oraz warunki konwersji unijnych licencji i uprawnień zgodnych z częścią FCL na certyfikaty i uprawnienia pilota FAA.

Sekcja ta zawiera również postanowienia dotyczące pomocy technicznej w przypadku działań w zakresie wydawania licencji pilota, weryfikacji lub potwierdzenia autentyczności oryginału unijnej licencji zgodnej z częścią FCL lub certyfikatu pilota FAA, a także wymiany informacji na temat zmian w zakresie przepisów ustawodawczych i wykonawczych, procedur, polityki lub norm, które mogą mieć wpływ na podstawę, na której opiera się wykonanie tego załącznika.

Sekcja 5 „Komunikacja i współpraca”

Sekcja ta zawiera postanowienia dotyczące komunikacji i wymiany informacji między FAA, EASA i w stosownych przypadkach władzami lotniczymi państw członkowskich. Obejmuje to postanowienia dotyczące wyznaczania punktów kontaktowych w odniesieniu do poszczególnych aspektów technicznych załącznika dotyczącego licencji załogi lotniczej.

Sekcja 6 „Wymogi kwalifikacyjne przy uznawaniu ustaleń kontroli zgodności”

Sekcja ta zawiera podstawowe wymogi mające zastosowanie do władz, dotyczące skuteczności ich systemów nadzoru regulacyjnego pilotów, w tym struktur prawno-regulacyjnych, zasobów, programów szkolenia, dokumentacji i zapisów, a także wewnętrznych zasad, procedur i systemów jakości.

Sekcja ta zawiera ponadto postanowienia dotyczące wykazywania skuteczności takich systemów na etapie początkowym i na kolejnych etapach, w tym postanowienia dotyczące wzajemnego uczestnictwa stron w audytach jakości i działaniach standaryzacyjnych drugiej

strony, wymianie sprawozdań z audytów jakości i działań standaryzacyjnych oraz innych istotnych informacji, których może wymagać utrzymanie wzajemnego zaufania do systemu drugiej strony.

Sekcja 7 „Opłaty”

W stosownych przypadkach opłaty z tytułu konwersji licencji i uprawnień pilota będą nakładane zgodnie z art. 14 umowy oraz odpowiednimi wymogami ustawowymi i regulacyjnymi.

Dodatek 1 „Warunki specjalne”

Dodatek ten zawiera warunki specjalne UE mające zastosowanie przy wydawaniu unijnych licencji lub uprawnień zgodnych z częścią FCL na podstawie certyfikatów lub uprawnień pilota FAA, a także warunki specjalne FAA mające zastosowanie przy wydawaniu certyfikatów lub uprawnień pilota FAA na podstawie unijnych licencji lub uprawnień zgodnych z częścią FCL.

Te warunki specjalne stanowią dodatkowe wymogi regulacyjne, które trzeba będzie stosować w procesie konwersji, aby uwzględnić różnice między obowiązującymi w UE i Stanach Zjednoczonych systemami regulacyjnymi dotyczącymi wydawania licencji pilota turystycznego.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 3 do umowy

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwana dalej „umową”) weszła w życie dnia 1 maja 2011 r.¹
- (2) Jednym z głównych celów umowy jest poprawa długoletniej współpracy między Europą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki celem zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie oraz minimalizacji obciążeń ekonomicznych dla przemysłu lotniczego oraz operatorów lotniczych, wynikających ze zbędnego nadzoru regulacyjnego.
- (3) W ramach zmiany 1² do umowy rozszerzono zakres stosowania art. 2.B umowy między innymi o wydawanie licencji i szkolenia dla personelu.
- (4) Zmieniony art. 5 umowy przewiduje opracowanie nowych załączników do umowy w odniesieniu do spraw objętych zakresem stosowania umowy.
- (5) Obie wyspecjalizowane agencje, tj. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego w przypadku UE i Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego w przypadku Stanów Zjednoczonych, zwróciły się z wnioskiem do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, aby ta przyjęła decyzję wprowadzającą nowy załącznik 3 do umowy obejmujący wzajemne uznawanie ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji, a także udzielanie

¹ Dz.U. L 291 z 9.11.2011, s. 3.

² Dz.U. L 11 z 16.1.2018, s. 3.

pomocy technicznej w zakresie wydawania licencji pilota turystycznego i kontroli zgodności.

- (6) Możliwość uproszczonej konwersji licencji pilota turystycznego i niektórych uprawnień pilota będzie stanowić sposób na zapewnienie, aby piloci posiadający miejsce zamieszkania w Unii Europejskiej wykonywali loty statkami powietrznymi na podstawie licencji/uprawnień wydanych zgodnie z regulacjami UE pod nadzorem władz państw członkowskich UE oraz utrzymywali i podnosili swoje kwalifikacje za sprawą organizacji szkoleniowych UE. Oznacza to również znaczne korzyści praktyczne dla wielu pilotów posiadających miejsce zamieszkania w Unii i Stanach Zjednoczonych bez naruszania zasad bezpieczeństwa.
- (7) Art. 19.C umowy stanowi, że poszczególne załączniki wchodzi w życie na mocy decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru powołanej na mocy art. 3 umowy.
- (8) W imieniu Unii Europejskiej powinien zostać zatwierdzony nowy załącznik 3 dotyczący wydawania licencji pilota.
- (9) Art. 4 ust. 3 decyzji Rady 2011/719/UE z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie zawarcia Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego stanowi – zgodnie z art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – że Rada, stanowiąc kwalifikowaną większość głosów, na wniosek Komisji określa stanowisko, jakie ma przyjąć Unia w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru w odniesieniu do przyjmowania dodatkowych załączników, zgodnie z art. 3.C.7 i art. 19.C umowy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska na forum Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, zgodnie z art. 3 i 19 Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w odniesieniu do przyjęcia przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru decyzji w sprawie przyjęcia załącznika 3 do umowy, jest oparte na projekcie decyzji nr 0010 Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, załączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejszym umocowuje się dyrektora odpowiedzialnego za lotnictwo w Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu, jako współprzewodniczącego Dwustronnej Rady ds. Nadzoru i przedstawiciela Unii w tej Radzie, do podpisania decyzji nr 0010 Dwustronnej Rady ds. Nadzoru.

Artykuł 3

Po przyjęciu decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru publikuje się ją w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady,
Przewodniczący*