



Bruksela, 16 marca 2020 r.
REV2 – zastępuje zawiadomienie (REV1)
z dnia 18 stycznia 2019 r.

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”¹. Umowa o wystąpieniu² określa okres przejściowy, który kończy się dnia 31 grudnia 2020 r.³ Do tego czasu prawo Unii stosuje się w całości do Zjednoczonego Królestwa i na jego terytorium⁴.

W okresie przejściowym UE i Zjednoczone Królestwo będą prowadzić negocjacje w sprawie porozumienia dotyczącego nowego partnerstwa, przewidującego w szczególności strefę wolnego handlu. Nie jest jednak pewne, czy takie porozumienie zostanie zawarte i czy wejdzie w życie z końcem okresu przejściowego. W każdym razie skutkiem takiego porozumienia byłyby stosunki, które z punktu widzenia warunków dostępu do rynku znacznie różniłyby się od udziału Zjednoczonego Królestwa w rynku wewnętrznym⁵, w unii celnej UE oraz w obszarze podatku VAT i podatku akcyzowego.

Dlatego też wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o skutkach prawnych, które należy uwzględnić po zakończeniu okresu przejściowego. Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego nie będą już miały zastosowania do

¹ Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

² Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7 („umowa o wystąpieniu”).

³ Okres przejściowy może, przed dniem 1 lipca 2020 r., zostać jednorazowo przedłużony o rok lub dwa lata (art. 132 ust. 1 umowy o wystąpieniu). Rząd Zjednoczonego Królestwa jak dotąd wykluczał takie przedłużenie.

⁴ Z zastrzeżeniem niektórych wyjątków przewidzianych w art. 127 umowy o wystąpieniu, z których żaden nie jest istotny w kontekście niniejszego zawiadomienia.

⁵ W szczególności umowa o wolnym handlu nie przewiduje takich zasad rynku wewnętrznego (w obszarze towarów i usług), jak zasada wzajemnego uznawania, zasada kraju pochodzenia i harmonizacja. Umowa o wolnym handlu nie znosi również formalności celnych i kontroli celnych, w tym formalności dotyczących pochodzenia towarów i materiałów użytych do ich wytworzenia, ani zakazów i ograniczeń przywozowych i wywozowych.

Zjednoczonego Królestwa. Ma to w szczególności następujące skutki w różnych obszarach bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego:

Porady dla zainteresowanych stron:

Aby zaradzić skutkom opisanym w niniejszym zawiadomieniu, zainteresowane strony z sektora lotnictwa powinny przede wszystkim:

- korzystać z „programu wcześniejszego składania wniosków” Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w celu zapewnienia zgodności regulacyjnej z przepisami UE;
- dostosować procesy do faktu, że jeżeli chodzi o wszystkie istotne cele, w tym możliwość pełnienia przez przedsiębiorstwo roli operatora statków powietrznych oraz certyfikację i rejestrację statków powietrznych, należy uwzględnić status Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego, i że w związku z tym zastosowanie będą miały odpowiednie przepisy UE dotyczące sytuacji z udziałem państw trzecich;
- zapewnić przestrzeganie wymogów certyfikacyjnych UE w odniesieniu do personelu lotniczego⁶ po zakończeniu okresu przejściowego poprzez przekazanie certyfikatów wydanych przez Zjednoczone Królestwo do organu UE.

1. CERTYFIKATY TYPU, CERTYFIKATY DLA CZĘŚCI I AKCESORIÓW, CERTYFIKATY DLA ORGANIZACJI PROJEKTUJĄCYCH

Zgodnie z art. 77 rozporządzenia podstawowego⁷ EASA pełni w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa projektu w odniesieniu do certyfikatów typu dla wyrobów⁸, certyfikatów dla części i akcesoriów oraz certyfikatów dla organizacji projektujących. Certyfikaty takie⁹ wydawane przez EASA osobom i organizacjom zlokalizowanym w Zjednoczonym Królestwie tracą zatem ważność w UE po zakończeniu okresu przejściowego. Informuje się zainteresowanych

⁶ Np. piloci, personel pokładowy, instruktorzy, osoby oceniające, egzaminatorzy.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

Rozporządzenie to uchyliło i zastąpiło 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). Odesłania w niniejszym zawiadomieniu do rozporządzenia podstawowego należy rozumieć jako obejmujące to drugie rozporządzenie, o ile dotyczy to okresów przed dniem 11 września 2018 r.

⁸ Zgodnie z art. 3 pkt 3 rozporządzenia podstawowego „wyrób” oznacza statek powietrzny, silnik lub śmigło.

⁹ Zgodnie z art. 3 pkt 12 rozporządzenia podstawowego „certyfikat” oznacza każdy certyfikat, zatwierdzenie, licencję, zezwolenie, świadectwo lub inny dokument wydany w wyniku certyfikacji, poświadczający zgodność z mającymi zastosowanie wymogami.

posiadaczy certyfikatów, że wyroby, części i akcesoria, których to dotyczy, nie będą już uznawane za certyfikowane zgodnie z sekcją I rozdziału III rozporządzenia podstawowego.

W przypadku tych certyfikatów, które tracą ważność po zakończeniu okresu przejściowego, ich posiadacze, którzy chcieliby kontynuować swoją działalność w UE po tym dniu, będą musieli zapewnić, począwszy od tego dnia, zgodność z wymogami w zakresie certyfikacji zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym bezpieczeństwa lotniczego. W zależności od poszczególnych certyfikatów działanie takie może na przykład obejmować złożenie wniosku do EASA o wydanie certyfikatu dla państwa trzeciego lub w innym przypadku o wydanie certyfikatu po przeniesieniu danej osoby lub danego podmiotu do UE.

2. CERTYFIKATY WYDANE PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA

Informuje się posiadaczy certyfikatów wydanych **przez właściwe organy Zjednoczonego Królestwa** przed zakończeniem okresu przejściowego na podstawie rozporządzenia podstawowego oraz wszelkich odnośnych aktów wykonawczych lub delegowanych, że certyfikaty te po zakończeniu okresu przejściowego stracą ważność w UE. Dotyczy to w szczególności:

- świadectw zdatności do lotu, ograniczonych świadectw zdatności do lotu, zezwoleń na lot, zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za obsługę techniczną wyrobów, części i akcesoriów, zatwierdzeń organizacji odpowiedzialnych za produkcję wyrobów, części i akcesoriów, zatwierdzeń organizacji szkolenia w zakresie obsługi technicznej oraz certyfikatów dla personelu odpowiedzialnego za poświadczenie obsługi wyrobu, części lub akcesorium, wydanych na podstawie rozdziału III sekcja I rozporządzenia podstawowego;
- licencji pilota, orzeczeń lekarskich dla pilotów, certyfikatów dla organizacji szkolących pilotów, certyfikatów dla centrów medycyny lotniczej, certyfikatów dla szkoleniowych urzędów symulacji lotu, certyfikatów dla osób odpowiedzialnych za prowadzenie szkoleń w locie, szkoleń na symulatorze lotu lub za ocenę umiejętności pilotów oraz certyfikatów dla lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie, wydanych na podstawie rozdziału III sekcja II rozporządzenia podstawowego;
- certyfikatów operatorów statków powietrznych i świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, wydanych na podstawie art. 30 i 22 rozporządzenia podstawowego;
- certyfikatów dla lotnisk, certyfikatów dla instytucji zapewniających ATM/ANS, licencji i orzeczeń lekarskich dla kontrolerów ruchu lotniczego, certyfikatów dla organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego, certyfikatów dla centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego oraz certyfikatów dla osób odpowiedzialnych za prowadzenie szkolenia praktycznego lub ocenę umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego, wydanych na podstawie rozdziału III sekcja IV–VI rozporządzenia podstawowego.

Przypomina się zainteresowanym stronom, że EASA przyjmuje wnioski dotyczące niektórych zatwierdzeń państwa trzeciego, złożone przez aktualnych posiadaczy zatwierdzeń ze Zjednoczonego Królestwa. Dotyczy to następujących certyfikatów i zatwierdzeń¹⁰:

- zatwierdzenie organizacji produkcji – POA (Production Organisation Approval) (formularz EASA nr 55)
- porozumienie dotyczące produkcji bez POA (formularz EASA nr 65)
- zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej – MOA (Maintenance Organisation Approvals) (formularze EASA nr 3 i 3MF)
- zatwierdzenia organizacji szkolenia w zakresie obsługi technicznej – MTOA (Maintenance Training Organisation Approvals) (formularz EASA nr 11)
- organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu – zatwierdzenia CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) (formularz EASA nr 14)
- szkoleniowe urządzenia symulacji lotu – FSTD (Flight Simulator Training Devices) (formularz EASA nr 145)
- zatwierdzone organizacje szkolenia – ATO (Approved Training Organisations) (formularz EASA nr 143)
- centra medycyny lotniczej – certyfikaty AeMC (Aero-Medical Centres) (formularz EASA nr 146)
- certyfikaty instytucji zapewniającej ATM/ANS (formularz EASA nr 157)

3. CERTYFIKATY DOTYCZĄCE CZĘŚCI I AKCESORIÓW WYDANE PRZEZ OSOBY FIZYCZNE I PRAWNE CERTYFIKOWANE PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA

3.1. Części i akcesoria wprowadzone do obrotu w UE lub w Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego

Art. 41 ust. 1 umowy o wystąpieniu stanowi, że istniejący i możliwy do indywidualnego zidentyfikowania towar, który został legalnie wprowadzony do obrotu w UE lub w Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego, może być nadal udostępniany na rynku Unii lub Zjednoczonego Królestwa oraz być przedmiotem obrotu między tymi dwoma rynkami, zanim dotrze do użytkownika końcowego, lub może zostać oddany do użytku w UE lub w Zjednoczonym Królestwie, jeżeli tak przewidują mające zastosowanie przepisy prawa UE. W związku z tym części i akcesoria, w odniesieniu do których osoba certyfikowana przez właściwe organy Zjednoczonego Królestwa wydała ważny certyfikat zgodności na podstawie

¹⁰ <https://www.easa.europa.eu/brexit>

przepisów UE w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, mogą być wykorzystywane w UE zgodnie z obowiązującymi przepisami, również po zakończeniu okresu przejściowego, pod warunkiem że zostały one wprowadzone na rynek UE lub Zjednoczonego Królestwa przed zakończeniem okresu przejściowego.

Na podmiocie gospodarczym, który powołuje się na to postanowienie, spoczywa ciężar wykazania, na podstawie wszelkich odpowiednich dokumentów, że towar został wprowadzony do obrotu w UE lub Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego¹¹.

Do celów tego postanowienia „wprowadzenie do obrotu” oznacza pierwszą dostawę towaru na rynek w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub wykorzystania w ramach działalności handlowej, za opłatą lub nieodpłatnie¹². „Dostawa towaru na rynek w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub wykorzystania” oznacza, że „istniejący i możliwy do indywidualnego zidentyfikowania towar, po zakończeniu etapu produkcji, jest przedmiotem pisemnej lub ustnej umowy między co najmniej dwiema osobami prawnymi lub fizycznymi dotyczącej przeniesienia własności, dowolnych innych praw rzeczowych lub posiadania w odniesieniu do tego towaru, bądź towar ten jest przedmiotem oferty złożonej osobie prawnej lub fizycznej lub osobom prawnym lub fizycznym w celu zawarcia takiej umowy”¹³. „Oddanie do użytku” oznacza „pierwsze wykorzystanie towaru w Unii lub Zjednoczonym Królestwie przez użytkownika końcowego zgodnie z przeznaczeniem tego towaru [...]”¹⁴.

3.2. Części i akcesoria wprowadzone do obrotu w UE lub w Zjednoczonym Królestwie po zakończeniu okresu przejściowego

Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego nie będą już miały zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Osoby prawne i fizyczne certyfikowane przez organy Zjednoczonego Królestwa, które to osoby chciałyby kontynuować swoją działalność w UE oraz wydawać certyfikaty zgodnie z prawem UE po zakończeniu okresu przejściowego, musiałyby zapewnić, aby po tym dniu były certyfikowane zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym bezpieczeństwa lotniczego (zob. zwłaszcza sekcja 2 niniejszego zawiadomienia).

4. OPERATORZY STATKÓW POWIETRZNYCH ZE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA

Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. c) rozporządzenia podstawowego ma ono zastosowanie do wykonywania statkami powietrznymi przez operatora statku powietrznego

¹¹ Art. 42 umowy o wystąpieniu.

¹² Art. 40 lit. b) umowy o wystąpieniu.

¹³ Art. 40 lit. a) umowy o wystąpieniu.

¹⁴ Art. 40 lit. d) umowy o wystąpieniu.

z państwa trzeciego operacji przylotu na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, lotu nad tym terytorium lub odlotu z niego. Po zakończeniu okresu przejściowego operatorzy statków powietrznych ze Zjednoczonego Królestwa będą uznawani za „operatorów statków powietrznych z państwa trzeciego” w rozumieniu tego przepisu oraz innych przepisów unijnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego. Oznacza to, że będą oni musieli uzyskać od EASA zezwolenie w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 60 i art. 82 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.

Informuje się zainteresowane strony, że EASA przyjmuje od operatorów statków powietrznych ze Zjednoczonego Królestwa wnioski o zezwolenia dla operatorów statków powietrznych z państwa trzeciego¹⁵.

5. STATKI POWIETRZNE ZAREJESTROWANE W ZJEDNOCZONYM KRÓLESTWIE

Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (ii) rozporządzenia podstawowego ma ono zastosowanie do projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych, a także ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania statkami powietrznymi, w przypadku gdy statek powietrzny jest lub będzie zarejestrowany w państwie trzecim i eksploatowany przez operatora statku powietrznego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty. Po zakończeniu okresu przejściowego statki powietrzne zarejestrowane w Zjednoczonym Królestwie będą uznawane za zarejestrowane w państwie trzecim w rozumieniu tego przepisu oraz innych przepisów unijnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

Oznacza to, że operatorzy statków powietrznych z UE użytkujący takie statki powietrzne będą musieli przestrzegać przepisów rozporządzenia podstawowego oraz wszelkich stosownych aktów wykonawczych i delegowanych. Będą również musieli przestrzegać odpowiednich przepisów wynikających z rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie przewozów lotniczych¹⁶ dotyczących użytkowania statków powietrznych zarejestrowanych w „państwie trzecim”¹⁷. W szczególności przewoźnicy lotniczy z UE zamierzający wziąć statek powietrzny zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie w leasing z załogą będą związani odpowiednimi przepisami dotyczącymi takich statków powietrznych. W odniesieniu do bezpieczeństwa będą oni zatem musieli wykazać, że spełnione są normy bezpieczeństwa odpowiadające normom nałożonym w prawie unijnym lub krajowym.

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/brexit>

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

¹⁷ Należy zauważyć, że zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 statki powietrzne użytkowane przez unijnego przewoźnika lotniczego, lecz nie w ramach umowy leasingu bez załogi ani umowy leasingu z załogą, muszą być zarejestrowane w państwie członkowskim.

Ogólne informacje można znaleźć na stronach internetowych Komisji dotyczących transportu lotniczego, w tym bezpieczeństwa lotniczego (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en) oraz na stronie internetowej EASA (<https://www.easa.europa.eu/>). W razie potrzeby na stronach tych będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu