

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1501**z dnia 14 października 2020 r.****w sprawie oceny dokonanej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do przyznanego przez Niemcy tymczasowego zwolnienia z niektórych przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014***(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 6891)***(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 71 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 25 lutego 2020 r. właściwy organ Luftfahrt-Bundesamt („LBA”) w imieniu Niemiec powiadomił Komisję, Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencję” lub „EASA”) oraz pozostałe państwa członkowskie, że przyznał Lufthansa Technik AG zwolnienie z obowiązku przestrzegania pkt 145.A.42 załącznika II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽²⁾. Zgodnie z tym punktem organizacja zatwierdzona zgodnie z częścią 145 zapewnia, aby w statku powietrznym lub podzespołe instalowano wyłącznie podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego, a w stosownych danych obsługowych określono dany podzespół, część standardową lub materiał.
- (2) Zwolnienie zostało przyznane przez LBA w kontekście projektów przyszłego uzupełniającego certyfikatu typu („STC”) i pozwala Lufthansa Technik AG na nieprzestrzeganie w niektórych przypadkach pkt 145.A.42 załącznika II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do niektórych podzespołów, które mają być instalowane przez Lufthansa Technik AG i które zostały wyprodukowane jako prototyp podzespołu.
- (3) LBA wyjaśnia, że w przeszłości niektóre z prototypów podzespołów, które były instalowane przez Lufthansa Technik AG na statkach powietrznych, nie mogły być następnie ponownie certyfikowane przez ich producenta jako zgodne z danymi projektowymi modyfikacji po zatwierdzeniu modyfikacji wraz z wydaniem STC. LBA odnosi się do przypadków, w których producent miał siedzibę w Stanach Zjednoczonych, a ponowna certyfikacja nie była możliwa po tym, jak podzespół opuścił producenta, oraz przypadków, w których producent stał się niewypłacalny przed zatwierdzeniem danych projektowych. LBA wyjaśnia, że w tych przypadkach ponowna certyfikacja tych podzespołów albo nie była możliwa, albo powodowała obciążenie administracyjne, które opóźniało powrót statku powietrznego do eksploatacji, uniemożliwiając tym samym Lufthansa Technik AG realizację zamówień klientów i stwarzało ryzyko finansowe i ekonomiczne.
- (4) Zwolnienie przyznane przez LBA nie określa produktów ani projektów, w odniesieniu do których Lufthansa Technik AG została zwolniona z obowiązku zapewnienia zgodności z pkt 145.A.42 załącznika II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 i w odniesieniu do których może zaakceptować instalację podzespołów niezgodnych z wymogami. LBA wyjaśnia, że Lufthansa Technik AG ma niewielką liczbę planowanych projektów STC, w przypadku których takie problemy mogą wystąpić i w przypadku których Lufthansa Technik AG może nie być w stanie spełnić wymogów pkt 145.A.42 załącznika II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. Zwolnienie zostało przyznane w oczekiwaniu na te ewentualne problemy w celu uniknięcia opóźnień w przywróceniu do eksploatacji zmodyfikowanych statków powietrznych w przyszłości. Zwolnienie obowiązuje od dnia 13 lutego 2020 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., a zatem przekracza okres ośmiu kolejnych miesięcy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

- (5) W celu złagodzenia niezgodności z pkt 145.A.42 załącznika II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 zwolnienie przewiduje, że Lufthansa Technik AG może zwolnić statki powietrzne z prototypami podzespołów w oparciu o alternatywną procedurę polegającą na porównaniu statusu certyfikacji każdej takiej części z zatwierdzonymi danymi projektowymi uzyskanymi po zakończeniu odpowiedniego procesu zatwierdzania STC.
- (6) Po dokonaniu oceny Agencja wydała w dniu 16 lipca 2020 r. negatywne zalecenie w sprawie zwolnienia przyznanego przez LBA.
- (7) Komisja zgadza się z zaleceniem Agencji.
- (8) Zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwo członkowskie może przyznać zwolnienie wszelkim osobom fizycznym lub prawnym podlegającym temu rozporządzeniu w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub w przypadku pilnych potrzeb operacyjnych tych osób oraz gdy spełnione są wszystkie warunki określone w lit. a)–d) tego artykułu.
- (9) W odniesieniu do „pilnych nieprzewidzianych okoliczności” lub „pilnych potrzeb operacyjnych” Komisja uważa, że zwolnienie nie jest uzasadnione pilnymi nieprzewidzianymi okolicznościami mającymi wpływ na Lufthansa Technik AG ani pilnymi potrzebami operacyjnymi Lufthansa Technik AG, jak wymaga tego art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Wyłączenie zostało przyznane w oczekiwaniu na ewentualne przyszłe problemy związane z ponowną certyfikacją prototypów podzespołów. O ile niektóre z tych problemów mogą mieć rzeczywiście nieprzewidywalny charakter, takie jak upadłość dostawcy, lub skutkować operacyjną potrzebą oddania statku powietrznego do eksploatacji, kwestie te nie wystąpiły ani nie miały miejsca w momencie wydania zwolnienia. W szczególności Niemcy nie przedstawiły żadnych dowodów wskazujących na to, że niektórzy producenci poinformowali Lufthansa Technik AG, że nie będą w stanie dostarczyć podzespołów posiadających wymagane zaświadczenia potwierdzające w odniesieniu do niektórych projektów. W związku z tym Komisja uważa, że wymóg pilnego charakteru nie jest w tym przypadku spełniony.
- (10) Ponadto Komisja uważa, że zwolnienie nie spełnia wymaganych ograniczeń jego zakresu i okresu obowiązywania określonych w art. 71 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2018/1139. Chociaż wyłączenie przyznaje się jedynie w przypadkach, w których nie jest możliwa ponowna certyfikacja prototypu podzespołu, wyłączenie to ma faktycznie zastosowanie do każdego projektu STC realizowanego w okresie jego obowiązywania oraz do nieograniczonej liczby możliwych podzespołów, które mają być instalowane na potrzeby takich projektów STC. Ponadto Komisja zauważa, że LBA nie wykazał, że zwolnienie jest ograniczone w czasie do tego, co jest absolutnie niezbędne. Chociaż zwolnienie ma wygasnąć w dniu 31 grudnia 2021 r., LBA nie uzasadnił w sposób przekonujący, w jaki sposób ta data wygaśnięcia jest powiązana z okolicznościami lub potrzebami wymagającymi tego zwolnienia.
- (11) W związku z tym zwolnienie przyznane przez LBA nie spełnia warunków określonych w art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zwolnienie z wymogów określonych w pkt 145.A.42 załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, przyznane przez Niemcy i zgłoszone Komisji, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i pozostałym państwom członkowskim w dniu 25 lutego 2020 r., które pozwala Lufthansa Technik AG na niespełnianie w niektórych przypadkach wymogów określonych w pkt 145.A.42 w odniesieniu do niektórych podzespołów, które mają być instalowane przez Lufthansa Technik AG i które zostały wyprodukowane jako prototyp podzespołu, nie spełnia warunków określonych w art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 października 2020 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji