

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/1733**z dnia 15 października 2019 r.****w sprawie oceny dokonanej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do przyznanego przez Zjednoczone Królestwo tymczasowego zwolnienia z niektórych przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011***(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 7401)***(Jedynie tekst w języku angielskim 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 19 października 2018 r. Zjednoczone Królestwo powiadomiło Komisję, Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) i inne państwa członkowskie o przyznaniu wszystkim osobom, które ubiegają się o licencję pilota, zwolnienia z wymagań określonych w pkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) załącznika IV (Część-MED) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾.
- (2) Zwolnienie przyznane przez Zjednoczone Królestwo rozszerza zakres stosowania pkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) załącznika IV (Część-MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 na wszystkie osoby ubiegające się o pierwsze wydanie licencji pilota zawodowego („CPL”), licencji pilota w załodze wieloosobowej („MPL”) lub licencji pilota liniowego („ATPL”).
- (3) Zgodnie z pkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) jedynie posiadaczom licencji CPL, MPL lub ATPL, którzy nie spełniają w pełni wymagań ustanowionych dla uzyskania orzeczenia lekarskiego 1. klasy, może zostać wydane orzeczenie lekarskie z ograniczeniem operacyjnym w załodze wieloosobowej („OML”) ważne wyłącznie w przypadku pełnienia funkcji lub w obecności wykwalifikowanego drugiego pilota.
- (4) Władze Zjednoczonego Królestwa wyjaśniły, że przyznane zwolnienie jest niezbędne z trzech powodów. Po pierwsze, według władz Zjednoczonego Królestwa obecne brzmienie pkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) załącznika IV (Część-MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 jest sprzeczne z ustawą Zjednoczonego Królestwa o równości z 2010 r., która zobowiązuje do dokonania uzasadnionych dostosowań w celu uniknięcia postawienia osób niepełnosprawnych w gorszej sytuacji w porównaniu z osobami pełnosprawnymi. Po drugie, władze Zjednoczonego Królestwa powołują się na pilne potrzeby operacyjne wynikające z niedoboru wykwalifikowanych członków załóg lotniczych w Zjednoczonym Królestwie, wyjaśniając, że przedmiotowe zwolnienie ułatwiłoby Zjednoczonemu Królestwu poradzenie sobie z tym systemowym problemem. Po trzecie, władze Zjednoczonego Królestwa uważają, że istnieje nieuzasadniona niespójność między wspomnianym pkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) oraz pkt MED.A.030 załącznika IV (Część-MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, gdyż ten ostatni dotyczy zarówno osób ubiegających się o licencję pilota zawodowego, jak i posiadaczy takiej licencji. Władze Zjednoczonego Królestwa przedstawiły również opis różnych środków łagodzących towarzyszących przyznanemu przez nie zwolnieniu.
- (5) Po dokonaniu oceny Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wydała w dniu 15 lipca 2019 r. negatywne zalecenie w sprawie przedmiotowego zwolnienia.
- (6) Komisja zgadza się z zaleceniem Agencji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

- (7) Zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwo członkowskie może przyznać zwolnienie jedynie w przypadku gdy jest ono przyznawane wszystkim 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.
- (8) Komisja jest zdania, że zwolnienie to nie jest uzasadnione pilnymi nieprzewidzianymi okolicznościami mającymi wpływ na osoby ubiegające się o licencje CPL, MPL lub ATPL ani nie służy zaspokojeniu pilnych potrzeb operacyjnych tych osób.
- (9) Jeśli chodzi o pilne nieprzewidziane okoliczności lub pilne potrzeby operacyjne Komisja stwierdza, że osoba ubiegająca się o licencję CPL, MPL lub ATPL, u której występuje określone schorzenie, nie wykonuje jeszcze w ogóle operacji statkiem powietrznym na podstawie licencji CPL, MPL lub ATPL. W rzeczywistości osoba taka zamierza jedynie rozpocząć naukę zawodu związanego z lotnictwem i w związku z tym nie można wykazać żadnych pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na taką osobę ani też żadnych pilnych potrzeb operacyjnych takiej osoby. Uzasadnienie oparte na rzekomym nierównym traktowaniu osób ubiegających się o licencje nie powoduje zmiany tej konkluzji, gdyż schorzenia tych osób nie mają charakteru pilnego ani nieprzewidzianego.
- (10) Ponadto Komisja zauważa, że przyznane zwolnienie ma charakter ogólny i stosuje się do każdej osoby ubiegającej się o pierwotne wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, które wymaga uzupełnienia o ograniczenie OML. Celem tego zwolnienia jest zatem ogólna zmiana prawa Unii i otwarcie możliwości ubiegania się o ograniczenie OML dla nowej kategorii osób ubiegających się o licencje bez uwzględnienia szczególnych potrzeb operacyjnych tych osób. W rzeczywistości zwolnienie służy rozwiązaniu ekonomicznego problemu niedostatecznej liczby pilotów u przewoźników lotniczych w przyszłości, a nie zaspokojeniu pilnych potrzeb operacyjnych osób ubiegających się o licencje.
- (11) Komisja przyznaje wprawdzie, że kwestia niedostatecznej liczby pilotów może stanowić problem systemowy dla niektórych państw członkowskich, jednakże takie uzasadnienie wykracza poza zakres dopuszczalny na mocy art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (12) Komisja uważa ponadto, że przedmiotowe zwolnienie nie spełnia warunku określonego w art. 71 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139, gdyż nie są spełnione wymogi zapewnienia bezpieczeństwa i zgodności z odpowiednimi zasadniczymi wymogami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz stosownego aktu wykonawczego, tj. rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (13) Punkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) załącznika IV (Część-MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 opiera się na założeniu, że jedynie doświadczeni piloci (tj. posiadacze licencji CPL, MPL lub ATPL) mogą zostać zwolnieni z niektórych wymogów medycznych, gdyż zdobyte doświadczenie ułatwia im lepsze radzenie sobie ze zwiększonym stresem powodowanym przez ich schorzenia. Tacy doświadczeni piloci posiadają również rozwinięte umiejętności planowania lotu i w związku z tym są w stanie podjąć odpowiednie działania w zakresie bezpieczeństwa, gdy tylko wystąpią pierwsze objawy ich schorzeń. Tacy doświadczeni piloci mogą wykonywać loty wyłącznie w przypadku pełnienia funkcji wykwalifikowanego drugiego pilota lub w obecności wykwalifikowanego drugiego pilota.
- (14) Na podstawie aktualnego poziomu wiedzy medycznej nie można zagwarantować wystarczającego poziomu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy niedoświadczony pilot musi zmagać się ze swoim schorzeniem i jednocześnie w trakcie lotu pojawia się stresujący lub nieoczekiwany problem. Postęp wiedzy medycznej może wprawdzie pozwolić na zniesienie ograniczeń w przypadku niektórych z tych schorzeń, jednak tego rodzaju decyzje powinny być podejmowane wyłącznie przy należyтым uwzględnieniu aspektów bezpieczeństwa w odniesieniu do każdej kategorii schorzeń i po konsultacji z lekarzami, a nie na podstawie jednego, ogólnego zwolnienia, które nie uwzględnia odpowiednich aspektów. Środki łagodzące zaproponowane przez władze Zjednoczonego Królestwa nie prowadzą do zmiany tej konkluzji. W rzeczywistości władze Zjednoczonego Królestwa nie zaproponowały w odniesieniu do zwolnienia żadnych środków zmniejszających ryzyko związane z bezpieczeństwem oprócz regularnej oceny ryzyka przeprowadzanej w trakcie każdego badania lotniczo-lekarskiego.
- (15) W rezultacie wdrożenie przedmiotowego zwolnienia negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa i zwolnienie jest niezgodne z ogólnymi celami w zakresie bezpieczeństwa określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.
- (16) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo notyfikowało swój zamiar wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Zgodnie z art. 50 ust. 3 TUE Traktaty przestają mieć zastosowanie do występującego państwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, chyba że Rada Europejska w porozumieniu z danym państwem członkowskim podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu. Okres ten został przedłużony dwukrotnie, ostatnio na mocy decyzji Rady Europejskiej (UE) 2019/584^(*), która przedłużyła go do dnia 31 października 2019 r.

(*) Decyzja Rady Europejskiej (UE) 2019/584 przyjęta w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem z dnia 11 kwietnia 2019 r. przedłużająca okres, o którym mowa w art. 50 ust. 3 TUE (Dz.U. L 101 z 11.4.2019, s. 1).

- (17) W dniu 11 stycznia 2019 r., decyzją (UE) 2019/274 ⁽⁴⁾, Rada zatwierdziła podpisanie umowy o wystąpieniu uzgodnionej na szczeblu negocjatorów w dniu 14 listopada 2018 r. Unia potwierdziła, że jest gotowa do szybkiego podpisania umowy i zawarcia jej w przypadku zatwierdzenia przez Parlament Zjednoczonego Królestwa umowy o wystąpieniu. Część czwarta umowy o wystąpieniu ⁽⁵⁾ przewiduje okres przejściowy rozpoczynający się z dniem wejścia w życie umowy, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, jak określono w tej umowie.
- (18) W każdym przypadku niniejsza decyzja ma zastosowanie jedynie dopóty, dopóki prawo Unii ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zwolnienie z wymagań określonych w pkt MED.B.001 lit. d) pkt 1 ppkt (i) załącznika IV (Część-MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, przyznane przez Zjednoczone Królestwo i zgłoszone Komisji, Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i innym państwom członkowskim w dniu 19 października 2018 r., które umożliwia zwolnienie przyszłych pilotów z określonych wymagań w zakresie medycyny lotniczej, nie spełnia warunków określonych w art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 października 2019 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

⁽⁴⁾ Decyzja Rady (UE) 2019/274 z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 47 I z 19.2.2019, s. 1).

⁽⁵⁾ Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. C 144 I z 25.4.2019, s. 1).