Europejski Rzecznik
Praw Obywatelskich

Tłumaczenie tej strony zostało wygenerowane za pomocą tłumaczenia maszynowego [Link]. *Tłumaczenia maszynowe mogą zawierać błędy potencjalnie zmniejszające zrozumiałość i dokładność; Rzecznik Praw Obywatelskich nie ponosi odpowiedzialności za jakiekolwiek rozbieżności. Aby uzyskać najbardziej wiarygodne informacje i pewność prawną, należy zapoznać się z następującymi informacjami wersja źródłowa na angielski, do której odnośnik znajduje się powyżej. Więcej informacji można znaleźć w naszej* polityce językowej i tłumaczeniowej [Link].

Decyzji w sprawie 2505/2009/BEH - Zarzut błędnej interpretacji prawa UE dotyczącego wymogów licencyjnych dla personelu certyfikującego statki powietrzne

Decyzja
Sprawa 2505/2009/BEH - **Otwarta** 27/10/2009 - **Decyzja z** 08/12/2010

Personel certyfikujący odpowiada za ponowne oddanie statku powietrznego do użytku po wykonaniu obsługi technicznej. Skarżący działa jako niezależny podmiot certyfikujący dla balonów na ogrzane powietrze i posiada odpowiednią licencję brytyjską dla personelu certyfikującego. EASA poinformowała skarżącego, że niezależny personel certyfikujący posiadający uprawnienia krajowe może dopuszczać do użytkowania wyłącznie statki powietrzne zarejestrowane w państwie, które udzieliło tych uprawnień. EASA odwołała się do art. 66.A.100 załącznika III (część 66) rozporządzenia Komisji 2042/2003, który brzmi następująco: *„Póki niniejsza część nie określi wymagań dla personelu wydającego certyfikat dla statku powietrznego innego niż samoloty i śmigłowce, stosuje się przepisy odpowiedniego państwa członkowskiego."* EASA podkreśliła, że termin „odpowiednie państwo członkowskie" odnosi się do państwa, w którym statek powietrzny został zarejestrowany (państwo rejestracji). Skarżący uważa jednak, że termin „odpowiednie państwo członkowskie" odnosi się do państwa, które wydało licencję dla personelu certyfikującego. Skarżący wysunął zatem zarzut, że interpretacja EASA jest zbyt wąska i niezgodna ze swobodą przedsiębiorczości. Stwierdził on, że EASA powinna ponownie rozważyć swoją interpretację.

Podczas postępowania Rzecznika, EASA utrzymała swoją interpretację i stwierdziła, że interpretacja skarżącego jest pokrętna, gdyż art. 66.A.100 ma za zadanie określić, które państwo członkowskie ma prawo do określania wymogów dotyczących wydawania licencji dla personelu certyfikującego. EASA stwierdziła również, że chociaż prawodawca unijny ustanowił jednolite procedury administracyjne wymagające od państw członkowskich automatycznego uznawania takiej licencji wydanej przez inne państwo członkowskie, odnoszą się one tylko do

samolotów i śmigłowców. Nie istnieje obecnie procedura wzajemnego uznawania w przypadku licencji dla personelu certyfikującego statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce. W rezultacie, uznanie wydanej w innym państwie licencji dotyczącej obsługi technicznej balonów na ogrzane powietrzne podlega przepisom krajowym państwa rejestracji. EASA wyjaśniła, że ten stan prawny ma się wkrótce zmienić w wyniku złożonej przez nią propozycji jednolitych procedur administracyjnych w przypadku licencji dotyczących obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

Wobec braku ujednoliconej licencji dla personelu certyfikującego statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce Rzecznik uznał, że stawiany przez skarżącego zarzut naruszenia swobody przedsiębiorczości przez interpretację EASA nie ma podstaw. Jeśli chodzi o opinię skarżącego, że art. 66.A.100 dotyczy państwa wydającego licencję dla personelu certyfikującego, Rzecznik uznał, że taka interpretacja oznaczałaby w rzeczywistości, że uprawnienia wydane przez jedno państwo członkowskie musiałyby być automatycznie uznawane we wszystkich państwach członkowskich. Prawodawca nie ustanowił jednak jeszcze takiej zasady. Rozpatrując art. 66.A.100 w kontekście legislacyjnym a zwłaszcza w kontekście konwencji chicagowskiej Rzecznik uznał, że EASA prawidłowo zinterpretowała artykuł jako odnoszący się do państwa rejestracji.

Okoliczności leżące u podstaw skargi

1. Niniejsza skarga dotyczy interpretacji wymogów licencyjnych dla personelu certyfikującego. Wymogi te są zasadniczo określone w rozporządzeniu 2042/2003 (zwanym dalej „rozporządzeniem”) [1] , w szczególności w jego załączniku III (część 66). Personel certyfikujący jest odpowiedzialny za dopuszczenie statków powietrznych lub podzespołów statku powietrznego do eksploatacji w następstwie obsługi technicznej. Skarżący działa jako niezależny certyfikator balonów na ogrzane powietrze i posiada odpowiednią licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo.

2. W dniu 24 marca 2009 r. zwrócił się do EASA i zapytał o ważność krajowych kwalifikacji wydawanych przez państwo członkowskie w innych państwach członkowskich. Pismem z dnia 27 marca 2009 r. EASA poinformowała go zasadniczo, że zgodnie z rozporządzeniem krajowe kwalifikacje dotyczące certyfikatorów balonów na ogrzane powietrze nie są uznawane przez inne państwa członkowskie. W związku z tym jedynymi statkami powietrznymi, które niezależni certyfikujący posiadający krajowe kwalifikacje mogą dopuścić do eksploatacji, są statki powietrzne zarejestrowane w państwie, które wydało kwalifikacje certyfikującego.

3. W dniu 22 maja 2009 r. skarżący zwrócił się do Rzecznika Praw Obywatelskich (skarga 1353/2009/NM). Wyraził sprzeciw wobec dokonanej przez EASA interpretacji rozporządzenia i zwrócił się do Rzecznika o przeprowadzenie przeglądu. Art. 2 ust. 4 Statutu Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich wymaga od skarżących podjęcia odpowiednich działań administracyjnych wobec danego organu przed złożeniem skargi do Rzecznika Praw Obywatelskich. Skarżący skontaktował się z EASA, ale nie poinformował EASA, że nie zgadza

się z treścią odpowiedzi. W związku z tym Rzecznik uznał, że skarżący nie podjął wszystkich odpowiednich uprzednich podejść administracyjnych i zalecił mu ponowne zwrócenie się do EASA.

4. W piśmie do EASA z dnia 30 czerwca 2009 r. skarżący skrytykował dokonaną przez EASA interpretację odpowiednich przepisów. W odpowiedzi z dnia 16 lipca 2009 r. EASA powołała się na art. 66.A.100 części 66, który brzmi następująco:

„ Do czasu, w którym niniejsza część określa wymóg dotyczący personelu certyfikującego statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, stosuje się odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego. ”

5. EASA wskazała, że jej zdaniem termin „odpowiednie państwo członkowskie” odnosi się do państwa odpowiedzialnego za nadzorowanie działań wykonywanych przez personel certyfikujący. EASA stwierdziła ponadto, że zgodnie z częścią M (załącznik I do rozporządzenia) art. M.1 ust. 1 właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji jest odpowiedzialny za nadzorowanie ciągłej zdatności do lotu poszczególnych statków powietrznych.

6. Zdaniem EASA konsekwencje tej sytuacji prawnej są następujące:
- Organizacja obsługi technicznej zlokalizowana w kraju X musi korzystać z personelu certyfikującego wykwalifikowanego zgodnie z przepisami kraju X. W związku z tym osoba posiadająca kwalifikacje poświadczające ważne w kraju X może zostać wyznaczona wyłącznie jako personel certyfikujący w organizacjach znajdujących się w tym kraju.
- Osoba posiadająca kwalifikacje personelu certyfikującego ważne w kraju X może, działając jako niezależny certyfikator, zwolnić wyłącznie statki powietrzne zarejestrowane w państwie X.

EASA zauważyła, że jej stanowisko znalazło również odzwierciedlenie w decyzji 2008/013/R [2]
.

7. EASA wskazała wreszcie, że zamierza wydać dokument odpowiedzi na komentarze (zwany dalej „CRD”) 2008-03, w którym m.in. zaproponowano licencję części 66 „L”, która obejmowałaby konserwację balonów na ogrzane powietrze. Oczekiwano ostatecznej opinii w sprawie dyrektywy w sprawie wymogów kapitałowych na koniec 2009 r. EASA stwierdziła, że licencja „L” część 66 będzie uznawana we wszystkich państwach członkowskich, ponieważ wymogi jej uzyskania byłyby takie same we wszystkich państwach członkowskich.

8. W dniu 7 października 2009 r. skarżący złożył niniejszą skargę.

Przedmiot dochodzenia

9. W swojej skardze do Rzecznika Praw Obywatelskich skarżący przedstawił następujące zarzuty i skargę:

Dokonana przez EASA wykładnia pojęcia „odpowiednie państwo członkowskie” w art. 66.A.100 części 66 jest (i) zbyt restrykcyjna w świetle brzmienia art. 66 część A.100 oraz (ii) niezgodna ze swobodą przedsiębiorczości.

EASA powinna ponownie rozważyć swoją interpretację pojęcia „odpowiednie państwo członkowskie” zgodnie z uwagami skarżącego.

Dochodzenie

10. Skarga została przekazana dyrektorowi wykonawczemu EASA do zaopiniowania. Opinia EASA została przekazana skarżącemu z zaproszeniem do przedstawienia uwag, które przesłał w dniu 17 lutego 2010 r. W świetle tych uwag konieczne okazały się dalsze dochodzenia prowadzone przez Rzecznika Praw Obywatelskich. W związku z tym w piśmie z dnia 20 kwietnia 2010 r. Rzecznik zwrócił się do EASA o przekazanie mu dalszych informacji dotyczących zarzutu skarżącego. Odpowiedź EASA została przekazana skarżącemu, który przesłał swoje uwagi w dniu 10 czerwca 2010 r.

Analiza i wnioski Rzecznika Praw Obywatelskich

Uwagi wstępne

11. Biorąc pod uwagę ich związek faktyczny, należy wspólnie rozpatrzyć zarzuty i roszczenia skarżącego.

A. Zarzucanie błędnej interpretacji i powiązane roszczenia

Argumenty przedstawione Rzecznikowi Praw Obywatelskich

12. Na poparcie swojego zarzutu i twierdzenia skarżący twierdził, że stanowisko EASA nie zostało wyraźnie określone w rozporządzeniu. Według niego EASA uznała to w sposób dorozumiany, ponieważ odniosła się do swojej interpretacji jako „ *jego poglądu* ”. Stwierdził on, że termin „właściwe państwo członkowskie” należy interpretować w ten sposób, że odnosi się on do państwa członkowskiego, które wydaje licencję.

13. Skarżący uznał również, że wykładnia EASA jest sprzeczna ze swobodą przedsiębiorczości. Stwierdził ponadto, że uznanie w jednym państwie członkowskim licencji wydanych przez inne państwo członkowskie nie zaszkodzi bezpieczeństwu, ponieważ usługi świadczone przez jakikolwiek certyfikowany personel podlegający zwierzchnictwu organizacji obsługi technicznej w rozumieniu podczęści F rozporządzenia są powszechnie uznawane.

14. W swojej opinii EASA stwierdziła, że słowo „istotne” w wyrażeniu „odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego” zawartego w art. 66 część 66 część A.100 można interpretować jako odnoszące się albo do danego państwa członkowskiego, albo do odpowiedniego rozporządzenia. Niezależnie od tego, która z nich zostanie wybrana, EASA stwierdziła, że jest jej stanowczym zrozumieniem, że kontekst art. 66.A.100 części 66, a także ogólny system ustanowiony rozporządzeniem 216/2008 [3] i przepisami wykonawczymi prowadzą do jednoznacznej interpretacji. EASA wskazała, że rozporządzenie ustanawia wymogi ciągłej zdatności do lotu dla statków powietrznych. W tym celu wymaga się, aby wszelkie czynności konserwacyjne były przeprowadzane przez *odpowiedni personel certyfikujący w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej* , przez *niezależny personel certyfikujący* lub przez *właściciela pilota* .

15. EASA stwierdziła, że niezależny personel certyfikujący, taki jak skarżący, może wydawać zaświadczenia o dopuszczeniu do eksploatacji (art. M.A.801 lit. b) pkt 2), z zastrzeżeniem wymogów części 66. W rozporządzeniu tym ustanowiono wymogi dotyczące wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego oraz warunki ich ważności i użytkowania. Art. 66.A.100 części 66 ma zastosowanie do personelu certyfikującego statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce. Biorąc pod uwagę odniesienie do „odpowiedniego rozporządzenia państwa członkowskiego” w art. 66.A.100 części 66, obecnie sytuacja polega na tym, że personel poświadczający balony na ogrzane powietrze jest certyfikowany zgodnie z ustawodawstwem *krajowym* .

16. EASA zauważyła, że zdaniem skarżącego „właściwe państwo członkowskie” zgodnie z art. 66.A.100 części 66 jest państwem, które wydało licencję dla personelu poświadczającego. Wykładnia ta stanowiła jednak tok rozumowania okrągłego, biorąc pod uwagę, że art. 66.A.100 części 66 ma na celu określenie państwa, które może ustanowić wymogi dotyczące wydania zezwolenia, oraz warunków jego ważności i stosowania.

17. EASA podtrzymała swoje stanowisko, że „właściwym państwem członkowskim” jest państwo, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny, w którym pracuje personel certyfikujący. Według EASA zostało to ustanowione w konwencji chicagowskiej [4] , która została wdrożona w UE na mocy rozporządzenia 216/2008, oraz rozporządzenia, do którego odnosi się niniejsza skarga, w tym jego części 66. Co do zasady konwencja chicagowska stanowi, że to państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany (zwane dalej „ **państwem rejestracji** ”), ponosi ogólną odpowiedzialność za nadzór nad bezpieczeństwem statku powietrznego. Zgodnie z tą zasadą rozporządzenie wyznacza zatem państwo rejestracji jako państwo odpowiedzialne za zapewnienie zgodności statku powietrznego zarejestrowanego w jego rejestrze z wymogami ciągłej zdatności do lotu. Państwo rejestracji wykonuje tę odpowiedzialność na różne sposoby, w zależności od tego, czy statek powietrzny jest dopuszczony do służby (i) przez personel poświadczający w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej; (II) przez niezależny personel certyfikujący; lub (iii) przez właściciela pilota.

18. EASA wskazała, że jedynym sposobem, w jaki państwo rejestru może wywiązać się ze swojej ogólnej odpowiedzialności, jest sprawdzenie, czy prace wykonywane przez **niezależny personel certyfikujący** są zgodne z rozporządzeniem przed dopuszczeniem statku

powietrznego do eksploatacji po zakończeniu obsługi technicznej. EASA stwierdziła, że sytuacja prawna jest inna w przypadku personelu zatrudnionego w zatwierdzonych organizacjach obsługi technicznej, w przypadku gdy państwo rejestracji przekazuje nadzór nad ich pracą państwu, które zatwierdziło organizacje obsługi technicznej. „Właściwe rozporządzenie państwa członkowskiego" było zatem rozporządzeniem państwa, które zatwierdziło organizację obsługi technicznej. Biorąc pod uwagę fakt, że zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej wydane zgodnie z art. 4 rozporządzenia i załącznikiem II do tego rozporządzenia są automatycznie uznawane we wszystkich państwach członkowskich (art. 11 ust. 1 rozporządzenia 216/2008), personel certyfikujący pracujący dla zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej mógłby zatem zwolnić statki powietrzne zarejestrowane w dowolnym państwie członkowskim, nawet jeśli ich licencja została wydana przez organ krajowy. W przypadku niezależnego personelu certyfikującego państwo rejestru musi być w stanie zweryfikować wykonywane przez nich prace, a także ocenić i nadzorować ich kwalifikacje poświadczające.

19. EASA wskazała również, że jej interpretacja wyrażenia „właściwe rozporządzenie państwa członkowskiego" była przedmiotem szerokich konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Jego interpretacja była częścią dopuszczalnych środków zgodności [5] (AMC) M.A.502 lit. b) i c). W dniu 20 marca 2007 r. EASA opublikowała swój zamiar, w celu świadczenia usług alimentacyjnych przez niezależny personel certyfikujący, wykładni pojęcia „właściwe przepisy państwa członkowskiego" jako państwa rejestracji. Odpowiednie zawiadomienie było otwarte dla uwag do dnia 20 czerwca 2007 r., ale nie otrzymano żadnych uwag kwestionujących interpretację EASA. W związku z tym EASA uznała swoją opinię za powszechnie akceptowaną przez wszystkie zainteresowane strony i opublikowała swoją ostateczną interpretację w wyżej wymienionej AMC.

20. Skarżący uznał, że jego licencja poświadczająca w Zjednoczonym Królestwie powinna być automatycznie uznawana we wszystkich państwach członkowskich UE. EASA wskazała jednak, że w przeciwieństwie do zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej, nie było automatycznego uznawania licencji personelu certyfikującego w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce. Wynikało to z faktu, że na razie jedynymi wspólnymi procedurami administracyjnymi ustanowionymi przez prawodawcę Unii były certyfikacja personelu samolotów i śmigłowców (art. 5 ust. 1 rozporządzenia w związku z częścią 66). Państwa członkowskie były zobowiązane do uznawania licencji wydanej przez inne państwo członkowskie zgodnie ze wspomnianymi przepisami, bez dalszej oceny (art. 11 ust. 1 rozporządzenia nr 216/2008).

21. W przypadku statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, takich jak balony na ogrzane powietrze, ustawodawca podjął jednak na razie umyślną decyzję o nieustanowieniu wspólnych procedur administracyjnych. W związku z tym ustawodawca postanowił również nie stosować zasady wzajemnego uznawania do licencji krajowych, o której mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia nr 216/2008.

22. W związku z tym uznawanie zagranicznych licencji na obsługę techniczną balonów na ogrzane powietrze podlegało przepisom krajowym państwa rejestracji. Nie oznaczało to, że wzajemne uznawanie nie było możliwe, lecz raczej, że takie uznawanie podlegało

ustawodawstwu krajowemu, a nie prawu Unii. Skarżący mógł zatem skorzystać z przywilejów wynikających ze swojej licencji brytyjskiej, pod warunkiem że zostało ono uznane przez odpowiednie państwo rejestracji.

23. EASA dodała, że sytuacja prawna ma się zmienić. Wyjaśniła ona, że przedłożyła Komisji Europejskiej opinię w sprawie poprawki do części 66. Po wejściu w życie niniejszego wniosku istniałyby wspólne procedury administracyjne dotyczące licencji na obsługę techniczną statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

24. W swoich uwagach skarżący stwierdził, że zgodnie ze standardowym niemieckim słownikiem słowo „istotne" („einschlägig" *w* języku niemieckim) oznacza „odnoszące się do konkretnej dziedziny". Stwierdził on, że część 66 zawiera przepisy dotyczące wydawania licencji pracownikom certyfikującym. Nie zawierał on jednak przepisów dotyczących odpowiedzialności za statki powietrzne, o których mowa w części M (załącznik I do rozporządzenia). Skarżący powołał się na art. 5 ust. 1 rozporządzenia, który brzmi następująco: „ *Personel certyfikujący musi posiadać kwalifikacje zgodnie z przepisami załącznika III, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.606 lit. h), pkt M.A.607 lit. b), pkt M.A.801 lit. d) i pkt M.A.803 załącznika I oraz w pkt 145.A.30 lit. j) załącznika II (część 145) i dodatku IV do załącznika II (część 145).* " Skarżący stwierdził, że w przepisie tym nie wspomniano o ograniczeniach dla niezależnego personelu certyfikującego zgodnie z art. M.A.801 lit. b) pkt 2.

25. Skarżący odniósł się również do art. 11 ust. 5 rozporządzenia nr 216/2008, który brzmi następująco: „ *Do czasu wejścia w życie środków, o których mowa w art. 8 ust. 5, oraz wygaśnięcia wszelkich okresów przejściowych przewidzianych w tych środkach oraz bez uszczerbku dla art. 69 ust. 4, zaświadczenia, których nie można wydać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, mogą być wydawane na podstawie mających zastosowanie przepisów krajowych.* " Ponadto powołał się na art. 3 lit. e) rozporządzenia 216/2008, który brzmi następująco: *„certyfikacja" oznacza każdą formę uznania, że wyrób, część lub urządzenie, organizacja lub osoba spełniają mające zastosowanie wymogi, w tym przepisy niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jak również wydanie odpowiedniego certyfikatu potwierdzającego taką zgodność;";* W tym kontekście stwierdził, że dopóki nie istnieje jednolita licencja dla niezależnego personelu certyfikującego, licencję krajową należy uznać za równoważną licencji części 66.

26. Skarżący wskazał, że EASA stwierdziła, że bezpieczeństwo byłoby zagrożone, gdyby balony na ogrzane powietrze były utrzymywane przez personel certyfikujący posiadający licencję w innym państwie członkowskim. Zaprzeczył temu poglądowi, wskazując, że gdyby organ krajowy wydał zezwolenie niezależnemu personelowi certyfikującemu, musiałby upewnić się, że personel spełnia odpowiednie normy. Stwierdził on również, że właściwy organ państwa rejestru może w razie wątpliwości sprawdzić, czy niezależny personel certyfikujący, któremu powierzono zwolnienie statku powietrznego, posiada odpowiednią licencję. To samo miałoby zastosowanie, gdyby właściwy organ sprawdzał licencję organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej przez inne państwo, gdyby statek powietrzny był obsługiwany przez tę organizację.

27. W odniesieniu do AMC, do którego odnosiła się EASA, skarżący stwierdził, że nie ma ona zastosowania w jego sprawie. Odniósł się do art. M.A.502 lit. b) rozporządzenia 1056/2008 zmieniającego rozporządzenie. Zgodnie z art. M.A.502 lit. a) konserwacja podzespołów jest wykonywana przez odpowiednio zatwierdzone organizacje obsługi technicznej. Artykuł M.A.502 lit. b) ma następujące brzmienie: na **zasadzie odstępstwa od lit. a** *) obsługa techniczna podzespołu zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub, jeśli zostanie to uzgodnione przez właściwy organ, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów,* **może być wykonywana** *przez ocenioną organizację A zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub z załącznikiem II (część 145), a także* **przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) pkt 2, tylko wtedy, gdy takie podzespoły są zamontowane w statku powietrznym. Niemniej** *jednak taka organizacja lub* **personel certyfikujący mogą czasowo usunąć ten element w celu utrzymania, w celu poprawy dostępu do podzespołu, z wyjątkiem sytuacji, gdy takie usunięcie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się do zastosowania przepisów niniejszego ustępu** *. Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzona zgodnie z niniejszym ustępem nie kwalifikuje się do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dotyczącym zwolnienia statku powietrznego przewidzianym w pkt M.A.801.* " [6] Wskazywał, że butle gazowe przewożone balonem na ogrzane powietrze były montowane w balonie tylko podczas eksploatacji, ale usuwane z balonu po lądowaniu. Twierdził również, że AMC najwyraźniej obejmowała jedynie konserwację podzespołów, ale nie całych samolotów. W związku z tym jego sytuacja nie była objęta AMC, ponieważ w odniesieniu do konserwacji butli gazowych nie było wymagane zezwolenie właściwego organu.

28. Przyjmując z zadowoleniem fakt, że prawodawca zamierzał przekształcić licencje krajowe w licencje części 66, skarżący stwierdził, że nie wiadomo jeszcze o odpowiednich warunkach ani o dacie wejścia w życie odnośnej zmiany. Na koniec zwrócił uwagę, że podstawową kwestią jest to, czy licencja krajowa zostanie uznana za równoważną licencji określonej w części 66, dopóki sprawa nie zostanie rozstrzygnięta przez ustawodawstwo.

29. W swoim wniosku o udzielenie dodatkowych informacji Rzecznik skierował do EASA szereg pytań. Zapytał, dlaczego uważa, że jej AMC M.A.502 lit. b) i c), która wydaje się obejmować obsługę techniczną podzespołów, ma znaczenie w odniesieniu do mającego zastosowanie ustawodawstwa dotyczącego licencjonowania personelu certyfikującego statków powietrznych. Zwrócił się również do EASA o przedstawienie uwag na temat innych argumentów podniesionych w uwagach skarżącego. Na koniec zwrócił się do EASA o poinformowanie go o ewentualnych postępach w proponowanym przyjęciu wspólnych procedur administracyjnych dotyczących licencji na obsługę techniczną statków powietrznych innych niż samoloty lub śmigłowce.

30. W swojej odpowiedzi EASA stwierdziła, że przepisów części 66 nie można odczytywać oddzielnie. Przepisy były natomiast tylko jednym elementem składowym ustanowionym przez ustawodawcę w celu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych. Część 66 była ze sobą powiązana i powiązana z innymi elementami składowymi, takimi jak część M (załącznik I), część 145 (załącznik II) i część 147 (*załącznik* IV), z których wszystkie służą temu samemu celowi. EASA stwierdziła, że art. 66.A.100 części 66 należy interpretować w tym kontekście, w

tym art. M. A.801 lit. b) części M. EASA wskazała również, że wbrew opinii skarżącego wszystkie przepisy zawarte w załącznikach do rozporządzenia dotyczyły „ *odpowiedzialności za (bezpieczeństwo) statku powietrznego* ”.

31. EASA stwierdziła następnie, że art. 66.A.100 części 66 odnosi się do „ *wymogu dotyczącego personelu certyfikującego* ”, a nie do „ *wymogu licencyjnego* ”. Wynikało z tego, że posiadanie licencji nie jest wystarczające do korzystania z przywilejów certyfikacyjnych. Posiadacze licencji musieli raczej przestrzegać wymogów określonych przez ustawodawcę w zakresie korzystania z takich przywilejów. **W przypadku samolotów i śmigłowców** od personelu certyfikującego wymaga się nie tylko posiadania licencji określonej w części 66, ale także przestrzegania art. 66.A.20 lit. b), który z kolei odnosi się do części M i 145. **W przypadku statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce** stosuje się odpowiednie wymogi dotyczące personelu certyfikującego państw członkowskich. Według EASA oznacza to, że nie tylko pracownicy certyfikujący muszą posiadać licencję, jeżeli jest to wymagane przez obowiązujące ustawodawstwo, ale muszą również spełniać inne wymogi dotyczące korzystania z przywilejów licencyjnych, które są określone w mającym zastosowanie ustawodawstwie.

32. EASA skomentowała art. 11 ust. 5 rozporządzenia 216/2008, do którego skarżący odniósł się w swoich uwagach, i stwierdziła, że ma on zastosowanie wyłącznie do operacji lotniczych (art. 8 rozporządzenia 216/2008). Sprawa skarżącego dotyczy jednak kwestii zdatności do lotu (art. 5 rozporządzenia nr 216/2008). EASA stwierdziła, że art. 11 ust. 4 rozporządzenia 216/2008 zawiera przepis mający zastosowanie do kwestii zdatności do lotu, który jest podobny do tego, o którym wspomniał skarżący. Jednakże art. 11 ust. 4 rozporządzenia nr 216/2008 stanowił jedynie, że w przypadku braku licencji personelu wydanej na podstawie rozporządzenia nr 216/2008 licencje te są wydawane na podstawie mających zastosowanie przepisów krajowych. EASA podkreśliła, że art. 11 ust. 4 w żaden sposób nie stanowi, że licencje krajowe są równoważne licencji określonych w części 66 lub że są one przekształcane w licencje części 66. Ponadto EASA stwierdziła, że art. 11 ust. 4 rozporządzenia nr 216/2008 nie ma zastosowania do sprawy skarżącego.

33. EASA podkreśliła również, że wbrew pozornemu zrozumieniu przez skarżącego swojego stanowiska, statki powietrzne mogą być utrzymywane przez niezależny personel certyfikujący posiadający licencję w innych państwach członkowskich. Takie utrzymanie podlegało jednak ustawodawstwu państwa rejestracji. Jeżeli ustawodawstwo państwa rejestru wymaga posiadania licencji przez niezależny personel certyfikujący, licencja ta może być: (i) licencja wydana przez państwo rejestracji lub (ii) licencja wydana przez inne państwo i uznana przez państwo rejestracji.

34. Jeśli chodzi o możliwość zastosowania AMC M.A.502 ust. 2 w sprawie skarżącego, EASA stwierdziła, że ma to znaczenie dla art. 66.A.100 części 66, biorąc pod uwagę, że część M stanowi część ogólnego systemu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego (zob. pkt 30 powyżej). Biorąc pod uwagę, że część M i część 66 są wzajemnie powiązanymi i współzależnymi załącznikami do tego samego rozporządzenia, rozważania AMC, a mianowicie, że państwo członkowskie rejestracji jest odpowiedzialne za utrzymanie wykonywane przez niezależny personel certyfikujący, mają również znaczenie dla wykładni art. 66.A.100 części 66.

35. EASA stwierdziła ponadto, że skarżący słusznie wskazał, że wspomniana AMC jest związana z utrzymaniem podzespołów, a zatem nie ma zastosowania w jego przypadku. Jednocześnie EASA przypomniała, że AMC zajmuje się konserwacją podzespołów **przez niezależny personel certyfikujący** . EASA stwierdziła, że w swojej opinii przedłożonej Rzecznikowi Praw Obywatelskich odwołuje się do zasad leżących u podstaw tego AMC w odniesieniu do obowiązków niezależnego personelu certyfikującego.

36. W odpowiedzi na pytanie Rzecznika dotyczące postępów w przyjmowaniu wspólnych procedur administracyjnych dotyczących licencji na obsługę techniczną statków powietrznych innych niż samoloty lub śmigłowce, EASA wyjaśniła, że Komisja i państwa członkowskie omówiły opinię EASA na posiedzeniu Komitetu EASA w dniach 29 i 30 kwietnia 2010 r. Na podstawie dyskusji uzgodniono, że Komisja przedstawi nowy wniosek ustawodawczy, który będzie przedmiotem debaty na posiedzeniu Komitetu EASA, które odbędzie się w październiku 2010 r.

37. W swoich uwagach skarżący podniósł, że głównym pytaniem jest to, czy licencję krajową można uznać za równoważną licencji określonej w części 66, a zatem można ją przekształcić w takie zezwolenie bez dalszego badania. Odnotowując, że EASA odpowiedziała na to pytanie przecząco, sprzeciwił się on stanowisku EASA. Na poparcie swojego stanowiska przytoczył art. 66.A.70 lit. a) części 66, który brzmi następująco:

„ *66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji*

a) Posiadaczowi kwalifikacji personelu poświadczającego ważnego w państwie członkowskim przed datą wejścia w życie niniejszej części wydaje się licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez dalszego badania, z zastrzeżeniem warunków określonych w pkt 66.B.300.

38. Zdaniem skarżącego powyższy przepis powoduje, że:
- Kwalifikacja krajowa może zostać przekształcona w licencję określoną w części 66 bez dalszego badania. Taka przebudowa miała już miejsce w odniesieniu do samolotów i śmigłowców.
- W wyniku przekształcenia bez dalszego badania EASA uznaje kwalifikacje krajowe, które w związku z tym należy uznać za równoważne licencji określonej w części 66. Gdyby tak było inaczej, (i) posiadacz licencji krajowej musiałby zdać kolejny egzamin oraz (ii) EASA nie mogłaby uznać obsługi technicznej wykonywanej przez personel certyfikujący posiadający licencję krajową i uprawniony do dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji.

Fakt, że na razie nie było możliwe przekształcenie licencji krajowej (w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce) na licencję określoną w części 66, nie powinien szkodzić posiadaczom licencji krajowej.

Ocena Rzecznika Praw Obywatelskich

39. Niniejszy zarzut dotyczy wykładni art. 66.A.100 części 66. Rzecznik zauważa, że zdaniem skarżącego wykładnia art. 66.A.100 art. 66 część 66 przez EASA jest jedynie „ *jego poglądem* ” i nie została wyraźnie upoważniona rozporządzeniem. Przed zbadaniem istoty zarzutu skarżącego przydatne jest zatem określenie podejścia Rzecznika do oceny zarzutów i argumentów skarżącego dotyczących interpretacji EASA.

40. W ten sposób należy przypomnieć zadania powierzone EASA na mocy rozdziału III sekcja 1 rozporządzenia 216/2008. Zadania te obejmują między innymi wydawanie specyfikacji certyfikacyjnych (w tym kodeksów zdatności do lotu i AMC, a także wszelkie wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego) oraz podejmowanie odpowiednich decyzji w celu stosowania niektórych przepisów rozporządzenia 216/2008, na przykład w odniesieniu do certyfikacji zdatności do lotu i certyfikacji w zakresie ochrony środowiska (art. 18 lit. c) i d) rozporządzenia 216/2008). Ponadto zadania EASA obejmują przedkładanie Komisji opinii oraz opracowywanie materiałów certyfikacyjnych i wytycznych (art. 19 rozporządzenia 216/2008).

41. Z tych przykładów wynika, że aby wykonywać swoje zadania, EASA musi interpretować i stosować ramy prawne, które jej powierzono. W trakcie tego działania Komisja musi zająć stanowisko w sprawie interpretacji tych ram prawnych. Jednocześnie Rzecznik Praw Obywatelskich przypomina, że zgodnie z art. 19 Traktatu o Unii Europejskiej Trybunał Sprawiedliwości zapewnia przestrzeganie prawa przy wykładni i stosowaniu Traktatów. Nie ulega więc wątpliwości, że Trybunał jest najwyższym i ostatecznym organem w zakresie wykładni prawa Unii. Wybór wykładni dokonany przez EASA podlega zatem co do zasady kontroli Trybunału Sprawiedliwości.

42. Mając na uwadze kompetencje Trybunału w zakresie wykładni prawa Unii, Rzecznik Praw Obywatelskich przedstawi własną ocenę dokonanej przez EASA wykładni art. 66.A.100 części 66.

43. Zarzut skarżącego dotyczy dwóch odrębnych, ale powiązanych ze sobą kwestii, a mianowicie (i) poprawności interpretacji przez EASA wyrażenia „ *odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego* ” jako odnoszącego się do państwa członkowskiego rejestracji oraz (ii) zgodności tej interpretacji ze swobodą przedsiębiorczości. W odniesieniu do drugiej kwestii skarżący sprzeciwił się stanowisku EASA, zgodnie z którym obecnie krajowe licencje personelu certyfikującego na utrzymanie balonów na ogrzane powietrze w innych państwach członkowskich nie są automatycznie uznawane. W dalszej części Rzecznik rozważy oba aspekty zarzutu skarżącego.

44. Na wstępie Rzecznik Praw Obywatelskich zauważa, że art. 5 ust. 1 rozporządzenia stanowi, że personel certyfikujący ma kwalifikacje (niektóre wyjątki są wyraźnie przewidziane), zgodnie z przepisami załącznika III (część 66). Wynika z tego, że część 66 zawiera przepisy dotyczące posiadania przez personel poświadczający kwalifikacje.

45. Strony sporu nie zgadzają się co do prawidłowej wykładni art. 66.A.100 części 66. Rzecznik Praw Obywatelskich uważa, że z samego brzmienia art. 66 część 66 część 66 pkt A.100 nie

można jednoznacznie wywnioskować, które rozporządzenie państwa członkowskiego określa się jako „ *odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego* ”. Z odniesienia do „ *odpowiedniego rozporządzenia państwa członkowskiego"* wynika jednak jasno, że w okresie przejściowym („do czasu określonego w *niniejszej części [...*]”) to ustawodawstwo **krajowe** reguluje wymagane kwalifikacje personelu poświadczającego statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce. Sam skarżący stwierdził, że „ *odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego* ” powinno być ustawodawstwem państwa członkowskiego, które wydaje licencję.

46. Przed zajęciem się kwestią tożsamości państwa członkowskiego, do którego rozporządzenia odnosi się art. 66.A.100 (**pierwszy aspekt** poruszony przez skarżącego), Rzecznik Praw Obywatelskich uważa za przydatne rozważenie, czy zezwolenia wydane zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego podlegają automatycznemu wzajemnemu uznawaniu, a zatem muszą zostać uznane we wszystkich pozostałych państwach członkowskich (**drugi aspekt** podniesiony przez skarżącego). W toku dochodzenia EASA wyjaśniła, że chociaż rozporządzenie 216/2008 przewiduje wzajemne uznawanie kwalifikacji personelu wydającego licencje na samoloty i śmigłowce, prawodawca postanowił na razie nie ustanawiać jednolitych procedur administracyjnych w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce. Jednocześnie EASA wskazała, że w najbliższej przyszłości przewidziano wprowadzenie jednolitej licencji dla personelu certyfikującego w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

47. Rozporządzenie, w tym załączniki do niego, przewiduje wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne w celu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu wyrobów lotniczych, części i wyposażenia (zob. motyw 3 rozporządzenia). Podczęść A części 66 rozporządzenia (art. 66.A.1–66.A.70) ustanawia wymogi dotyczące wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego oraz warunki jej ważności i użytkowania w odniesieniu do określonych kategorii **samolotów i śmigłowców** . W odniesieniu do **statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce** część 66 nie ustanawia jednak żadnych wymogów dotyczących wydawania odpowiednich licencji na obsługę techniczną ani warunków ich ważności i użytkowania, lecz odnosi się do „ *odpowiedniego rozporządzenia państwa członkowskiego* ”.

48. Art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nakłada na państwa członkowskie obowiązek uznawania, bez dalszych wymogów technicznych lub oceny, certyfikatów **wydanych zgodnie** z tym rozporządzeniem. Biorąc pod uwagę powyższe, licencje na obsługę techniczną statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce są licencjami **wydawanymi zgodnie z prawem krajowym** , zdaniem Rzecznika Praw Obywatelskich art. 11 ust. 1 rozporządzenia nr 216/2008 nie ma zastosowania do tych licencji. Podobnie Rzecznik uważa, że ponieważ ani art. 11 ust. 4, ani art. 11 ust. 5 rozporządzenia nr 216/2008 nie przewidują automatycznego uznawania licencji wydanych zgodnie z prawem krajowym, nie ma potrzeby badania, czy przepisy te mogą mieć zastosowanie do sytuacji skarżącego.

49. Skarżący stwierdził, że licencje krajowe należy uznać za równoważną licencji określonej w części 66 do czasu, gdy licencja określona w części 66 zostanie przewidziana w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce. Jednakże ze względu na brak

odpowiedniej podstawy prawnej oraz fakt, że ustawodawca świadomie postanowił nie ustanawiać na razie jednolitych warunków licencjonowania w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, stanowisko skarżącego nie jest przekonujące. Prawdą jest, że w swoich uwagach skarżący powołał się na art. 66.A.70 części 66 i stwierdził, że na tej podstawie licencje krajowe mogą zostać przekształcone w pozwolenia części 66. Należy jednak zauważyć, że art. 66.A.70 stanowi część podczęści A części 66, zatytułowanej „ *Pozwolenia na utrzymanie statków powietrznych i śmigłowce"* , ale nie część B części 66, zatytułowana „ *Statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce* ". Jak wskazano powyżej, art. 11 ust. 1 rozporządzenia 216/2008 w związku z częścią 66 przewiduje wzajemne uznawanie kwalifikacji personelu certyfikującego dla samolotów i śmigłowców, ale nie w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce. Wynika z tego, że argument skarżącego nie może zostać uwzględniony.

50. Wobec braku jednolitej licencji dla personelu certyfikującego dla statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce Rzecznik nie widzi podstaw do twierdzenia skarżącego, że wykładnia EASA narusza swobodę przedsiębiorczości. Jednocześnie przypomina, że – jak twierdzi EASA – brak automatycznego wzajemnego uznawania nie stoi na przeszkodzie uznawaniu przez państwa członkowskie licencji personelu na statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce wydane przez inne państwo członkowskie. Należy dodać, że swoboda przedsiębiorczości jako taka nie przewiduje automatycznego uznawania kwalifikacji zawodowych wydanych przez jedno państwo członkowskie w innych państwach członkowskich [7] . Jednocześnie, nawet w braku prawa wtórnego przewidującego wzajemne uznawanie licencji personelu poświadczającego, państwa członkowskie są zobowiązane uwzględnić i zbadać, w jakim zakresie kwalifikacje uzyskane w innym państwie członkowskim odpowiadają kwalifikacjom wymaganym przez ich własne przepisy [8] .

51. Z powyższych względów Rzecznik uważa, że stanowisko EASA, zgodnie z którym obecnie nie istnieje automatyczne wzajemne uznawanie kwalifikacji personelu poświadczającego w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, jest prawidłowe. Wynika z tego, że drugi aspekt zarzutu skarżącego nie może zostać utrzymany.

52. Odnosząc się do **pierwszego aspektu** swojego zarzutu, skarżący zakwestionował dokonaną przez EASA wykładnię sformułowania „ *odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego* " jako odnoszącego się do państwa rejestracji i stwierdził, że wyrażenie to powinno być interpretowane jako odnoszące się do rozporządzenia państwa członkowskiego, które wydało licencję. W toku dochodzenia EASA stwierdziła, że interpretacja skarżącego byłaby równoznaczna z rozumowaniem okólnym, biorąc pod uwagę, że art. 66.A.100 części 66 ma na celu określenie państwa, które może ustanowić wymogi dotyczące wydania zezwolenia, a także warunków jego ważności i wykorzystania. Rzecznik uważa, że interpretacja skarżącego oznaczałaby rzeczywiście, że tylko państwo członkowskie, które wydaje licencję, może określić wymogi dotyczące personelu certyfikującego. W związku z tym zezwolenie wydane zgodnie z ustawodawstwem Zjednoczonego Królestwa musiałoby zostać uznane w Niemczech, a także we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, bez dalszych wymagań technicznych lub badania. Interpretacja skarżącego wymagałaby zatem automatycznego wzajemnego uznawania kwalifikacji wydanych przez jedno państwo członkowskie we wszystkich pozostałych państwach

członkowskich. Jak jednak zauważono powyżej, ustawodawca nie przewidział takiego automatycznego uznawania, lecz odniósł się do odpowiedniego rozporządzenia państw członkowskich. W związku z tym Rzecznik uważa, że wykładnia, za którą opowiada się skarżący, wydaje się być okólna, a tym samym nieprzekonująca. Rzecznik przyjmuje do wiadomości opinię skarżącego, że bezpieczeństwo nie byłoby zagrożone, gdyby balony na ogrzane powietrze w danym państwie członkowskim były utrzymywane przez personel certyfikujący posiadający licencję w innym państwie członkowskim. Jednak nawet gdyby tak było, nie stanowiłoby to podstawy do automatycznego wzajemnego uznawania odpowiednich kwalifikacji, które weszłyby w życie dopiero po przyjęciu licencji określonej w części 66 w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

53. W związku z powyższym, podczas gdy własna interpretacja przez skarżącego sformułowania „odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego" nie może podważać interpretacji EASA, Rzecznik, oceniając pierwszy aspekt zarzutu skarżącego, musi również rozważyć, czy wykładnia EASA jest prawidłowa. Zdaniem EASA „właściwe rozporządzenie państwa członkowskiego" odnosi się do państwa rejestracji.

54. Zgodnie z motywem 3 rozporządzenia 216/2008 konwencja chicagowska przewiduje minimalne normy w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska. „ *Zasadnicze wymogi Wspólnoty i zasady przyjęte w celu ich wdrożenia* " powinny zapewnić, aby państwa członkowskie wypełniały zobowiązania wynikające z konwencji chicagowskiej. Ponadto motyw 4 rozporządzenia nr 216/2008 stanowi, że „[n] *Wspólnota powinna ustanowić, zgodnie z normami i zalecanymi praktykami określonymi w konwencji chicagowskiej, zasadnicze wymogi mające zastosowanie do [* ...] osób i organizacji zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych [...]. Komisja powinna być uprawniona do opracowywania niezbędnych przepisów wykonawczych. Wydaje się zatem, że rozporządzenie 216/2008 ma na celu wdrożenie norm określonych w konwencji chicagowskiej, na przykład w odniesieniu do bezpieczeństwa w UE.

55. Rozdział V konwencji chicagowskiej zawiera szczegółowy opis „ *warunków, które należy spełnić w odniesieniu do statków powietrznych* ". Stanowi on, że świadectwa zdatności do lotu dla statków powietrznych wykonujących żeglugę międzynarodową są wydawane lub uznawane za ważne „ *przez państwo, w którym są zarejestrowane* " (art. 31 konwencji chicagowskiej). W odniesieniu do licencji personelu art. 32 konwencji chicagowskiej stanowi, że pilot każdego statku powietrznego oraz pozostali członkowie załogi operacyjnej każdego statku powietrznego wykonującego żeglugę międzynarodową otrzymują świadectwa kompetencji oraz licencje wydane lub uznane za ważne „ *przez państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany* ". Okazuje się zatem, że konwencja chicagowska wyznacza państwo rejestracji jako odpowiedzialne za nadzór nad zdatnością do lotu statku powietrznego oraz za przestrzeganie przez operatora statków powietrznych mających zastosowanie przepisów. W związku z tym ogólną zasadą leżącą u podstaw konwencji chicagowskiej wydaje się, że państwo rejestracji jest odpowiedzialne za utrzymanie wykonywane przez niezależny personel certyfikujący. Zgodnie z tą sytuacją prawną art. M.1 załącznika I (część M) do rozporządzenia 216/2008 stanowi, że organem właściwym do nadzorowania ciągłej zdatności do lotu poszczególnych statków powietrznych oraz wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu jest organ

wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji. Rzecznik uważa również, że dokonana przez EASA wykładnia sformułowania „ *odpowiednie rozporządzenie państwa członkowskiego* ” w rozumieniu państwa rejestracji nie została zakwestionowana w ramach konsultacji z zainteresowanymi stronami, co doprowadziło do przyjęcia AMC M.A.502 lit. b) i c). Chociaż skarżący twierdził, że ta konkretna AMC nie ma zastosowania do jego sytuacji, Rzecznik uważa, że potwierdza ogólną zasadę, zgodnie z którą państwo członkowskie rejestracji jest odpowiedzialne za utrzymanie wykonywane przez niezależny personel certyfikujący, nawet jeśli to samo AMC ma zastosowanie wyłącznie do konserwacji komponentów.

56. W związku z powyższym Rzecznik Praw Obywatelskich uważa, że EASA ma słuszną interpretację, zgodnie z którą art. 66.A.100 odnosi się do państwa członkowskiego rejestracji.

57. Biorąc pod uwagę, że zarzut skarżącego nie może zostać utrzymany, jego roszczenie również nie może zostać uwzględnione.

B. Konkluzje

Na podstawie dochodzenia w sprawie tej skargi Rzecznik zamyka ją z następującym wnioskiem:

Nie doszło do niewłaściwego administrowania przez EASA sformułowania, o którym mowa w zarzutach i roszczeniach skarżącego.

Skarżący i EASA zostaną poinformowani o tej decyzji.

P. Nikiforos Diamandouros

Sporządzono w Strasburgu dnia 8 grudnia 2010 r.

[1] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych i wyrobów lotniczych, części i wyposażenia oraz w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w te zadania (Dz.U. L 315, s. 1).

[2] Decyzja nr 2008/013/R dyrektora wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 12 grudnia 2008 r. dostępna pod adresem: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2008/Decision%20No%202008-013 [Link].

[3] 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. 2008, L 79, s. 1).

[4] Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., (1994) 15 U.N.T.S.S. 295.

[5] AMC oznacza „Acceptable Means of Compliance". EASA wyjaśniła, że AMC są materiałami technicznymi, które służą jako środki umożliwiające wnioskodawcy spełnienie wymogów rozporządzenia 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, w tym rozporządzenia. Podlegają one procesowi stanowienia prawa przez EASA i w związku z tym są publikowane do konsultacji.

[6] Nacisk dodany przez skarżącego w niemieckiej wersji językowej art. M.A.502 lit. b).

[7] Wynika to z art. 53 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który brzmi następująco: „ *Aby ułatwić osobom podejmowanie i wykonywanie działalności na własny rachunek, Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, wydają dyrektywy w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji oraz koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących podejmowania i prowadzenia działalności na własny rachunek.".*

[8] Sprawa C-340/89 Vlassopoulou , Rec. 1991, s. I-2357, pkt 9-21; Sprawa 222/86 *Heylens* , Rec. 1987, s. 4094, pkt 10–13.