

31991R3922

L 373/4

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

31.12.1991

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3922/91

z dnia 16 grudnia 1991 r.

w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

jak przewiduje art. 8a Traktatu należy podjąć środki mające na celu stopniowe ustanowienie, w terminie upływającym w dniu 31 grudnia 1992 r., rynku wewnętrznego; rynek wewnętrzny będzie obejmował obszar bez granic wewnętrznych, wewnątrz którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

należy zachować wysoki ogólny poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a obecne wymagania techniczne i procedury administracyjne w Państwach Członkowskich należy podnieść do najwyższych standardów, osiągniętych obecnie we Wspólnocie;

bezpieczeństwo stanowi kluczowy czynnik transportu lotniczego we Wspólnocie; należy uwzględnić Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., która przewiduje wdrożenie środków koniecznych do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych;

obecne ograniczenia dotyczące transferu statków powietrznych i produktów lotniczych oraz niektórych usług w dziedzinie lotnictwa między Państwami Członkowskimi mogą spowodować zakłócenia rynku wewnętrznego;

Wspólne Władze Lotnicze (JAA), stowarzyszony organ Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), opracowały uzgodnienia w sprawie współpracy przy rozwoju i wprowadza-

nia wspólnych wymagań lotniczych (JAR-ów) we wszystkich dziedzinach odnoszących się do bezpieczeństwa statków powietrznych i ich eksploatacji;

na podstawie wspólnej polityki transportowej należy zharmonizować wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do bezpieczeństwa statków powietrznych i ich eksploatacji, w oparciu o przepisy JAR, stosowane przez JAA;

przystąpienie wszystkich Państw Członkowskich do JAA oraz uczestnictwo Komisji w jej działaniach ułatwiłyby taką harmonizację;

w celu osiągnięcia celów Wspólnoty odnośnie swobodnego przepływu osób i towarów, jak również realizacji wspólnej polityki transportowej, Państwa Członkowskie są zobowiązane, bez dodatkowych działań technicznych lub badań, akceptować certyfikaty wyrobów, instytucji i osób zaangażowanych w projektowanie, obsługę i eksploatację produktów, jeśli takim wyrobom, instytucjom lub osobom przyznano certyfikaty w zgodzie ze wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi;

wyniknąć mogą problemy bezpieczeństwa i w takim przypadku Państwa Członkowskie muszą podejmować wszelkie właściwe środki w trybie pilnym; środki te muszą zostać odpowiednio uzasadnione oraz, jeżeli wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne wykazują braki, zadaniem Komisji, która wykonuje swoje uprawnienia wykonawcze, jest przyjęcie niezbędnych zmian;

pożądane jest, by finansowanie przez Państwa Członkowskie badań dla poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie, było skoordynowane dla zapewnienia optymalnego wykorzystania środków oraz umożliwienia osiągnięcia maksymalnych korzyści;

stosowne jest upoważnienie Komisji, wspomaganej przez komitet ekspertów nominowanych przez Państwa Członkowskie, do wprowadzania poprawek, opracowanych przez JAA, do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych, przyjętych przez Radę,

⁽¹⁾ Dz.U. C 270 z 26.10.1990, str. 3.

⁽²⁾ Dz.U. C 267 z 14.10.1991, str. 154.

⁽³⁾ Dz.U. C 159 z 17.6.1991, str. 28.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

wymagany przez przepisy i procedury krajowe; czynność ta jest określana pojęciem „stwierdzania okoliczności prawnych”;

Artykuł 1

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do harmonizacji wymagań technicznych oraz procedur administracyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, określonych w załączniku II, w szczególności w odniesieniu do:

— projektowania, produkcji, eksploatacji i obsługi statków powietrznych,

— osób i organizacji, zaangażowanych w takie zadania.

2. Zharmonizowane wymagania techniczne i procedury administracyjne określone w ust. 1 stosuje się do wszystkich statków powietrznych, eksploatowanych przez operatorów określonych w art. 2 lit. a), zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, czy też w państwie trzecim.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „operator” oznacza osobę fizyczną zamieszkałą na stałe w Państwie Członkowskim lub osobę prawną ustanowioną w Państwie Członkowskim, użytkującą jeden lub więcej statków powietrznych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym Państwie Członkowskim lub przewoźnika lotniczego Wspólnoty, odpowiadającemu definicji zawartej w prawodawstwie Wspólnoty;

b) „produkt” oznacza cywilny statek powietrzny, silnik, śmigło lub wyposażenie;

c) „wyposażenie” oznacza każdy przyrząd, sprzęt, mechanizm, aparat lub osprzęt używany lub przeznaczony do użycia do eksploatacji statku powietrznego w locie, czy to zainstalowany, czy też mający być zainstalowany w cywilnym statku latającym lub na nim, ale niestanowiący części płatowca, silnika lub śmigła;

d) „składnik” oznacza materiał, część lub podzespół, nieobjęte definicjami pod lit. b) lub c), przeznaczony do użycia w cywilnych statkach powietrznych, silnikach, śmigłach lub wyposażeniu;

e) „certyfikacja” (wyrobu, usługi, organizacji lub osoby) oznacza każdą formę prawnego uznania, że taki produkt, usługa, organ lub osoba spełnia obowiązujące wymagania. Taka certyfikacja obejmuje dwie czynności:

i) czynność kontroli czy wyrób, usługa, organizacja lub osoba spełnia obowiązujące wymagania pod względem technicznym; czynność ta jest określana pojęciem „stwierdzania okoliczności technicznych”;

ii) czynność formalnego uznania takiej zgodności ze stosowanymi wymaganiami poprzez wydanie certyfikatu, licencji, aprobaty lub innego dokumentu w sposób,

f) „obsługa” oznacza wszelkie inspekcje, obsługę, modyfikacje i naprawy w okresie eksploatacji statku powietrzego, konieczne do zapewnienia, by statek powietrzny pozostawał w zgodności z certyfikatem typu i zapewniał wysoki stopień bezpieczeństwa we wszelkich okolicznościach; obejmuje to w szczególności modyfikacje, nakazane przez władze w stosunku do porozumień określonych pod lit. h), zgodnie z koncepcją kontroli zdadności do lotu;

g) „wariant krajowy” oznacza krajowe wymaganie lub przepis, wprowadzony przez państwo w uzupełnieniu lub w miejsce przepisów JAR;

h) „porozumienia” oznaczają porozumienia, opracowane pod auspicjami Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w celu współpracy w rozwoju i wprowadzaniu wspólnych wymagań we wszystkich dziedzinach odnoszących się do bezpieczeństwa i bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych. Porozumienia te wymienione są w załączniku I.

Artykuł 3

Z zastrzeżeniem art. 11, wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne stosowane we Wspólnocie w odniesieniu do dziedzin, wymienionych w załączniku II, stanowią odnośne przepisy określone w załączniku II, wchodzące w życie dnia 1 stycznia 1992 r.

Artykuł 4

1. W odniesieniu do dziedzin, niewymienionych w załączniku II, Rada przyjmuje wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne na podstawie art. 84 ust. 2 Traktatu. Komisja przedstawia, gdy jest to stosowne i jak najszybciej, odpowiednie wnioski w tych dziedzinach.

2. Do chwili uchwalenia propozycji działań określonych w ust. 1, Państwa Członkowskie mogą stosować odpowiednie przepisy istniejącej regulacji krajowej.

Artykuł 5

Państwa Członkowskie zapewniają, by ich odpowiedzialne władze lotnictwa cywilnego spełniały warunki członkostwa w JAA, określone w porozumieniach, i podpisały takie porozumienia bez zastrzeżeń przed dniem 1 stycznia 1992 r.

Artykuł 6

1. Państwa Członkowskie uznają, bez dalszych wymagań technicznych lub oceny, wyroby zaprojektowane, wyprodukowane

wane, eksploatowane i obsługiwane zgodnie ze wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi, jeżeli takie wyroby były certyfikowane przez inne Państwo Członkowskie. Jeżeli oryginalna akceptacja służyła szczególnemu celowi lub celom, wszelkie dalsze akceptacje dotyczą tego samego celu(ów).

2. Istniejące wyroby i ich pochodne, które nie były certyfikowane zgodnie ze wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurą administracyjną, do czasu uchwalenia wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych, stosowanych dla tych wyrobów, wynikających z niniejszego rozporządzenia, mogą zostać zaakceptowane przez Państwo Członkowskie na podstawie jego aktualnych przepisów krajowych.

Artykuł 7

Państwa Członkowskie uznają certyfikaty, przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez inne Państwo Członkowskie lub organ działający na jego rzecz, organom lub osobom pozostającym pod ich jurysdykcją i w ramach ich kompetencji, zaangażowanym w projektowanie, produkcję i obsługę produktów oraz eksploatację statków powietrznych.

Artykuł 8

1. Żaden z powyższych przepisów nie staje na przeszkodzie Państwu Członkowskiemu w niezwłocznej reakcji na problem bezpieczeństwa, który ujawnia się na skutek wypadku, incydentu lub doświadczenia w obsłudze i dotyczy albo wyrobu zaprojektowanego, wyprodukowanego, eksploatowanego lub obsługiwanego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, albo osoby, procedury lub organu, zaangażowanego w takie zadania. Jeżeli problem bezpieczeństwa jest wynikiem:

- nieodpowiedniego poziomu bezpieczeństwa odpowiadającemu stosowaniu wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych, lub
- braków we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych,

Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o podjętych środkach i ich powodach.

2. W przypadkach określonych w ust. 1, Komisja, przy najbliższej sposobności, zasięga opinii Państw Członkowskich. Jeżeli potwierdzi się nieodpowiedni poziom bezpieczeństwa lub braki we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych, Komisja występuje z odpowiednimi propozycjami zgodnie z procedurami, określonymi w art. 4 i/lub art. 11.

Artykuł 9

Państwa Członkowskie podejmują konieczne działania w celu koordynacji swoich programów badawczych dla poprawy bezpieczeństwa cywilnych statków powietrznych i ich eksploatacji,

oraz w celu poinformowania o tym Komisji. Po zasięgnięciu opinii Państw Członkowskich, Komisja może podjąć wszelkie właściwe inicjatywy w celu promocji takich narodowych programów badawczych.

Artykuł 10

Państwa Członkowskie notyfikują Komisji:

- a) nowe lub zmienione wymaganie albo procedurę, opracowaną lub przyjętą zgodnie z procedurami, określonymi w porozumieniach; oraz
- b) każdą zmianę porozumień; oraz
- c) wyniki konsultacji z przemysłem oraz innymi zainteresowanymi podmiotami.

Artykuł 11

1. Komisja, zgodnie z procedurą, określoną w art. 12, dokonuje zmian, nieodzownych z tytułu postępu naukowego i technicznego, we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych, wymienionych w załączniku II lub przyjętych przez Radę zgodnie z art. 4.

2. Jeżeli zmiany określone w ust. 1, zawierają wariant krajowy dla Państwa Członkowskiego, Komisja, zgodnie z procedurą określoną w art. 12, podejmuje decyzje, czy włączyć ten wariant do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych.

Artykuł 12

1. Dla stosowania art. 8, 9 i 11 Komisję wspiera komitet złożony z przedstawicieli Państw Członkowskich i kierowany przez przedstawiciela Komisji.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi projekt środków, które mają zostać podjęte. Komitet wydaje opinię na temat tego projektu w terminie, który wyznacza przewodniczący w zależności od stopnia pilności sprawy. Opinia wydana jest większością określoną w art. 148 ust. 2 Traktatu w przypadku decyzji, które Rada przyjmuje na podstawie wniosku Komisji. Głosy oddane przez przedstawicieli Państw Członkowskich w komitecie są ważone w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie głosuje.

3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki pod warunkiem że są one zgodne z opinią komitetu.
- b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią komitetu lub jeżeli komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja niezwłocznie przedkłada Radzie wniosek

dotyczący środków, które mają zostać podjęte. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

- c) Jeżeli Rada nie podejmuje działania, po upływie okresu trzech miesięcy od daty przedłożenia jej wniosku, wnioskowane środki przyjmowane są przez Komisję. Komisja przyjmuje proponowane środki, o ile Rada nie odrzuci wspomnianych środków zwykłą większością głosów.

Artykuł 13

1. Państwa Członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia oraz w monitorowaniu jego stosowania.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 1991 r.

2. W ramach wzajemnej pomocy określonej w ust. 1, właściwe władze Państw Członkowskich regularnie wymieniają wszelkie dostępne informacje na temat:

- naruszenia niniejszego rozporządzenia przez osoby niezamieszkałe na stałe oraz nałożonych kar z tego tytułu,
- kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na osoby w nim zamieszkałe w odniesieniu do takich naruszeń popełnionych w innych Państwach Członkowskich.

Artykuł 14

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1992 r.

W imieniu Rady
H. MAIJ-WEGGEN
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Porozumienia określone w art. 2 ust. 1 lit. h)

„Porozumienia dotyczące opracowania, akceptacji i wdrażania wspólnych wymagań lotniczych (JAR)”, zawarte na Cyprze dnia 11 września 1990 r.

ZAŁĄCZNIK II

Wykazy obowiązujących przepisów, zawierających wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne określone w art. 31. *Zasady ogólne i procedury*

JAR 1 Definicje i skróty

2. *Certyfikacja typu produktów i części*

JAR 22 Szybowce i motoszybowce

JAR 25 Duże samoloty transportowe

JAR AWO Loty w każdych warunkach atmosferycznych

JAR E Silniki

JAR P Śmigła

JAR APU Pomocnicze zespoły napędowe

JAR TSO Normy techniczne

JAR VLA Bardzo lekkie samoloty

JAR 145 Zatwierdzone organizacje obsługowe