

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2017/190****z dnia 1 lutego 2017 r.****upoważniająca Francję do zastosowania odstępstwa od niektórych wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego dotyczących instalacji podzespołów zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008***(notyfikowana jako dokument C(2017) 458)*

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Francja powiadomiła o swoim zamiarze udzielenia zezwolenia na odstępstwo od wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego wdrażających rozporządzenie (WE) nr 216/2008 zawartych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1321/2014<sup>(2)</sup>. Zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w oparciu o zalecenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „EASA”) z dnia 24 września 2015 r.<sup>(3)</sup> Komisja oceniła konieczność zastosowania proponowanego odstępstwa oraz wynikający z niego poziom ochrony.
- (2) Proponowane odstępstwo, zgłoszone przez Francję w dniu 24 lipca 2015 r., dotyczy pkt M.A.501 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zgodnie z którym nie wolno zabudowywać podzespołów, które nie zostały odpowiedni sposób dopuszczone do eksploatacji przy użyciu formularza 1 EASA lub równoważnego.
- (3) Proponowane odstępstwo dotyczy instalacji silników R755B2M w statkach powietrznych YMF5C zarejestrowanych we Francji. Te statki powietrzne są produkowane przez WACO Classic Aircraft Corporation, z siedzibą w Stanach Zjednoczonych, która posiada zatwierdzony certyfikat typu EASA.IM.A.055 i certyfikat nr 328CE Federalnej Administracji Lotnictwa (FAA) Stanów Zjednoczonych zatwierdzający produkcję danego typu statku powietrznego. Silniki R755B2M są wytwarzane przez AIR REPAIR, również z siedzibą w Stanach Zjednoczonych, która posiada zatwierdzony certyfikat typu EASA.E.092. AIR REPAIR dostarcza silniki do zainstalowania na rzecz WACO Classic Aircraft Corporation. AIR REPAIR nie posiada jednak zatwierdzenia produkcyjnego ani zatwierdzenia dla stacji naprawczej FAA 145, nie może więc dostarczać innym klientom silników z formularzami poświadczenia obsługi. Z informacji uzyskanych przez EASA wynika, że AIR REPAIR nie jest zainteresowany uzyskaniem zatwierdzenia produkcyjnego ani zatwierdzenia EASA część 145.
- (4) Biorąc pod uwagę fakt, że nowe silniki produkowane przez AIR REPAIR nie mogą być dostarczane klientom przy użyciu formularza 1 EASA lub równoważnego, władze francuskie wyjaśniły, że niezbędne jest odstępstwo od wymogu określonego w pkt M.A.501, aby zagwarantować, że właściciel statku powietrznego YMF5C, który zamierza kupić nowy silnik P/N (Model) R755B2M, numer seryjny 17819, może zamontować ten silnik we Francji w tym statku powietrznym.
- (5) Władze francuskie wyjaśniły, że równoważny poziom ochrony może zostać osiągnięty za pomocą innych środków. Środki te obejmują wymóg, by producent statku powietrznego zadeklarował, że silniki, które mają być zamontowane, są podobne do tych, które sam zamontowałby na własnej linii produkcyjnej, a także wymóg, by silniki te były montowane przez wykwalifikowany personel i zgodnie z mającym zastosowanie podręcznikiem obsługi technicznej statku powietrznego, który zawiera informacje niezbędne do wymontowania i zamontowania tych silników.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Sprawa EASA 2015/87 – zalecenie nr FR/18/2015 – pismo EASA 2015(D)54366.

- (6) W oparciu o zalecenie EASA, wydane w dniu 24 września 2015 r., Komisja uważa, że poziom ochrony równoważny poziomowi wynikającemu z zastosowania pkt M.A.501 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 może być osiągnięty przy zastosowaniu wspomnianych innych środków. W związku z tym Francja powinna mieć prawo do przyznania proponowanego odstępstwa.
- (7) Zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 decyzja Komisji zezwalająca na zastosowanie proponowanego odstępstwa przez dane państwo członkowskie musi zostać przekazana wszystkim państwom członkowskim, które również mają prawo do stosowania tego środka. Niniejszą decyzję należy zatem skierować do wszystkich państw członkowskich. Opis odstępstwa oraz załączone do niego warunki powinny umożliwiać innym państwom członkowskim zastosowanie tego środka, gdy znajdują się w takiej samej sytuacji, bez konieczności przyjęcia kolejnej decyzji przez Komisję. Państwa członkowskie powinny wymieniać się informacjami na temat stosowania tego środka w przypadku, gdy go stosują, zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, ponieważ skutki jego stosowania mogą wykraczać poza terytorium państw członkowskich, które przyznają odstępstwo.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Francja może wydawać zatwierdzenia przewidujące odstępstwa od pkt M.A.501 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 właścicielom statków powietrznych YMF5C produkowanych przez WACO Classic Aircraft Corporation, którzy zamierzają kupić i zamontować w swoim statku powietrznym silniki R755B2M, pod warunkiem że producent statków powietrznych zadeklarował, że silniki te są podobne do tych, które zostałyby zamontowane na jego linii produkcyjnej oraz zgodnie z mającym zastosowanie podręcznikiem obsługi technicznej statku powietrznego, który zawiera informacje niezbędne do wymontowania i zamontowania tych silników.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 lutego 2017 r.

W imieniu Komisji  
Violeta BULC  
Członek Komisji