

**UNIWERSYTET ŚLASKI**  
**WYDZIAŁ PRAWA I ADMINISTRACJI**

**Mgr Agnieszka Fortońska**

**AGENCJA UNII EUROPEJSKIEJ DS. BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO W  
SYSTEMIE ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM LOTNICTWA**

rozprawa doktorska

przygotowana pod kierunkiem

prof. dr hab. Jacka Barcika

Katowice, 2023 r.

*Dziękuję rodzicom za wsparcie.*

*Dziękuję Panu Promotorowi prof. dr hab. Jackowi Barcikowi  
za motywację, wsparcie, poświęcony czas,  
cenne wskazówki merytoryczne  
i wspaniałą atmosferę w trakcie pracy naukowej.*

## Spis treści

Wykaz skrótów .....	7
Wstęp .....	13
<b>Rozdział I. Zagadnienia wstępne .....</b>	<b>22</b>
1. Bezpieczeństwo lotnicze .....	22
1.1. Definicja bezpieczeństwa lotniczego .....	22
1.2. Ewolucja pojęcia bezpieczeństwa lotniczego .....	23
1.3. System Zarządzania Bezpieczeństwem .....	35
1.4. Programy i plany bezpieczeństwa .....	35
1.4.1. Poziom uniwersalny .....	35
1.4.2. Poziom europejski .....	37
1.4.2.1. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego .....	37
1.4.2.2. Wspólnotowy Program SAFA .....	38
1.4.2.3. Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego .....	40
1.4.3. Poziom krajowy, polski .....	40
1.4.3.1. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym .....	40
1.4.3.2. Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego .....	41
2. Źródła i skala zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego .....	44
2.1. Wybrane tradycyjne zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego .....	46
2.1.1. Terroryzm lotniczy .....	46
2.1.3. Wildlife i bird strike .....	50
2.2. Wybrane nowe zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego .....	55
2.2.1. Epidemie .....	55
2.2.2. Lasery .....	58
2.2.3. Cyberterroryzm .....	59
3. Wnioski .....	61
<b>Rozdział II Geneza i podstawy prawne funkcjonowania Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego .....</b>	<b>64</b>
1. Ewolucja systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym we Wspólnotach/Unii Europejskiej .....	64
1.1. Wspólne Władze Lotnicze .....	64
1.1.1. Geneza, charakter i podstawa działania .....	64
1.1.2. Siedziba, struktura i członkostwo .....	70
1.1.3. Proces regulacyjny i wydawane dokumenty przez JAA .....	72
1.1.4. Harmonizacja Wspólnych Wymagań Lotniczych .....	79
1.2. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego .....	82
1.2.1. Geneza .....	82
1.2.2. Przenoszenie kompetencji ze Wspólnych Władz Lotniczych do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego .....	87
1.2.3. Podstawy prawne funkcjonowania .....	89

1.2.3.1. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej .....	89
1.2.3.2. Rozporządzenie nr 1592/2002 .....	90
1.2.3.3. Rozporządzenie nr 216/2008 .....	91
1.2.3.4. Rozporządzenie nr 2018/1139 .....	94
2. Wnioski .....	96

**Rozdział III Charakter prawny i struktura Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego .....**

<b>1. Definicja i podział agencji Unii Europejskiej .....</b>	<b>98</b>
<b>2. Status EASA jako agencji Unii Europejskiej .....</b>	<b>103</b>
2.1. Wstęp.....	103
2.2. Niezależność prawna, organizacyjna i finansowa.....	103
<b>3. Kompetencje Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego .....</b>	<b>106</b>
3.1. Pojęcie i podział kompetencji w systemie instytucjonalnym Unii Europejskiej ...	106
3.2. Ewolucja kompetencji EASA.....	109
<b>4. EASA w ujęciu prawa międzynarodowego .....</b>	<b>116</b>
4.1. Atrybuty podmiotowości w stosunkach międzynarodowych na przykładzie EASA .....	117
4.1.1. Wstęp.....	117
4.1.2. Ius legationis .....	120
4.1.3. Ius tractatum.....	125
4.1.3.1. Working arrangement.....	132
4.1.3.2. Memoranda of understanding i memorandum of cooperation .....	142
4.1.3.3. Technical implementation procedures i maintenance annex guidance .....	145
4.1.4. Immunitety i przywileje .....	147
4.1.5. Ius standi .....	150
5. Wnioski .....	152

**Rozdział IV Kompetencje quasi-regulacyjne .....**

<b>1. Proces regulacyjny .....</b>	<b>155</b>
1.1. Cel i przebieg procesu regulacyjnego .....	155
1.2. Ewolucja procesu regulacyjnego.....	160
1.2.1. Proces regulacyjny z 2003 i 2007 roku .....	160
1.2.2. Proces regulacyjny z 2012 roku .....	162
1.2.3. Proces regulacyjny z 2015 roku .....	164
1.2.4. Różnice między wersjami procesów regulacyjnych .....	166
1.3. Przykłady procesu regulacyjnego EASA .....	167
1.3.1. RMT.0573 - Zarządzanie poziomem paliwa.....	167
1.3.2. RMT.0416 i RMT.0417 - Procedury dotyczące sterylnej kabiny załogi lotniczej .....	172
1.3.3. RMT.0700 - Sprawność medyczna załogi lotniczej.....	175
1.4. Ocena procesu regulacyjnego EASA .....	177
<b>2. Dokumenty wydawane przez EASA.....</b>	<b>178</b>
2.1. Decyzje EASA .....	178

2.1.1. Podział decyzji i ich struktura .....	178
2.1.2. Charakter prawny decyzji wydawanych przez EASA .....	197
2.2. Dyrektywa zdatności i dyrektywa zdatności o naturze pilnej .....	201
2.2.1. Przykłady dyrektyw zdatności .....	205
2.2.1.1. Śruba ogranicznika drzwi pasażera .....	205
2.2.1.2. Butle tlenowe.....	207
2.2.2. Przykłady dyrektyw zdatności o naturze pilnej.....	208
2.2.2.1. System poprawy charakterystyki manewrowej w Boeing 737-8 Max i 737-9 Max.....	208
2.3. Dyrektywy bezpieczeństwa.....	209
2.3.1. Przykłady dyrektyw bezpieczeństwa .....	212
2.3.1.1. Boeing 737-8 i 737-9 Max .....	212
2.3.1.2. Operacje w FIR Minsk (UMMV).....	213
2.3.1.3. Pandemia Covid-19 .....	214
2.5. Pozostałe dokumenty.....	218
3. Wnioski .....	223
<b>Rozdział V Kompetencje kontrolne-nadzorcze EASA .....</b>	<b>225</b>
1. Rekonstrukcja zakresu kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA .....	225
2. Zakres podmiotowy kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA .....	228
3. Zakres przedmiotowy kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA.....	234
3.1. Monitorowanie .....	235
3.2. Kontrola.....	236
3.3. Nakładanie okresowych kar pieniężnych i grzywien oraz cofanie certyfikatów i zatwierdzeń.....	240
4. Metody prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych i monitorowania przez EASA ..	244
4.1. Rozporządzenie nr 736/2006.....	245
4.2. Rozporządzenie nr 90/2012.....	246
4.3. Rozporządzenie nr 628/2013 .....	247
5. Etapy działań kontrolnych.....	250
6. Wnioski pokontrolne .....	253
7. Statystyki działań kontrolno-nadzorczych EASA.....	256
8. Przykłady przeprowadzonych inspekcji EASA .....	262
8.1. Irlandzkie Władze Lotnicze .....	263
8.2. Niemiecki Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego.....	265
9. Wnioski .....	266
<b>Rozdział VI Kompetencje EASA w relacjach międzynarodowych .....</b>	<b>269</b>
1. Podstawa prawna kompetencji EASA w relacjach międzynarodowych.....	269
2. Formy współpracy międzynarodowej .....	272
2.1. Współpraca międzynarodowa oparta o dokumenty prawnie wiążące .....	273
2.1.1. Negocjowanie umów międzynarodowych o transporcie lotniczym (BASA) .....	273
2.1.2. Zawieranie umów EASA w ramach porad technicznych i projektów badawczych .....	275

2.2. Współpraca międzynarodowa oparta o dokumenty prawnie niewiążące.....	278
3. Główni partnerzy współpracy międzynarodowej EASA .....	285
3.1. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego .....	285
3.2. Federalna Administracja Lotnictwa Stanów Zjednoczonych.....	286
3.3. Urząd Lotnictwa Cywilnego Chin.....	289
3.4. Urząd Lotnictwa Cywilnego Kanady .....	290
3.5. Urząd Lotnictwa Cywilnego Singapuru .....	292
4. Wnioski .....	293
<b>Rozdział VII Odpowiedzialność EASA i kontrola nad jej działalnością.....</b>	<b>295</b>
1. Odpowiedzialność EASA .....	295
1.1. Pojęcie odpowiedzialności .....	295
1.2. Rodzaje odpowiedzialności.....	296
1.2.1. Odpowiedzialność umowna EASA .....	297
1.2.1.1. Podstawa prawna odpowiedzialności umownej .....	297
1.2.1.2. Przesłanki odpowiedzialności umownej .....	300
1.2.2. Odpowiedzialność pozaumowna EASA .....	300
1.2.2.1. Podstawy prawne odpowiedzialności pozaumownej .....	300
1.2.2.2. Przesłanki odpowiedzialności pozaumownej.....	301
2. Postępowanie odwoławcze EASA .....	303
2.1. Pojęcie, podstawa prawna i ogólne zasady .....	303
2.2. Przykłady spraw rozpatrywanych przez Komisję Odwoławczą .....	308
3. Kontrola sądowa.....	310
4. Kontrola pozasądowa .....	317
4.1. Kontrola sprawowana przez Komisję Europejską .....	317
4.2. Kontrola sprawowana przez Parlament Europejski .....	320
4.3. Kontrola EASA sprawowana przez Trybunał Obrachunkowy .....	328
4.4. Kontrola sprawowana przez Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich .....	330
5. Wnioski .....	338
<b>Zakończenie .....</b>	<b>340</b>
<b>Wykaz źródeł .....</b>	<b>349</b>

## WYKAZ SKRÓTÓW

**A&GM** – Materiał administracyjny i doradczy (ang. *Administrative and Guidance Material*)

**ACJ** – Wspólne okólniki doradcze (ang. *Advisory Circular Joint*)

**AD** – Dyrektywa zdatności do lotu (ang. *Airtorthiness directive*)

**ADOA** – Procedura alternatywna (ang. *Alternative Procedures to Design Organisation Approval*)

**AEA** – Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (ang. *Association of European Airlines*)

**AeMC** – Centra medycyny lotniczej (ang. *Aero-medical centers*)

**AGNA** – Grupa doradcza władz krajowych (ang. *Advisory Group of National Authorities*)

**AMC** – Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (ang. *Acceptable Means of Compliance*)

**AME** – Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej (ang. *Aero-medical examiners*)

**AMOC** – Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (ang. *Alternative Method of Compliance*)

**ANC** – Komisja Żeglugi Powietrznej (ang. *Air Navigation Commission*)

**A-NPA** – Wczesne zawiadomienia o proponowanej zmianie (ang. *Advance Notice of Proposed Amendment*)

**AoA sensor** – Czujnik kąta natarcia (ang. *Angle of Attack*)

**AOC** – Certyfikat dla przewoźnika lotniczego (ang. *Air operator certificate*)

**ATA** – Amerykańskie Stowarzyszenie Transportu Lotniczego (ang. *Air Transport Association of America*)

**ATC** – Kontrola ruchu lotniczego (ang. *Air Traffic Control*)

**ATCO TOs** – Organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego (ang. *Air traffic controller training organisations*)

**ATM** – Zarządzanie ruchem lotniczym (ang. *Air Traffic Management*)

**ATN** – Lotnicza sieć telekomunikacyjna (ang. *Aeronautical telecommunication network*)

**ATO** – Zatwierdzona organizacja szkolenia (ang. *Approved Training Organisations*)

**ATS** – Służby ruchu lotniczego (ang. *Air traffic services*)

**BASA** – Umowa międzynarodowa o transporcie lotniczym (ang. *Bilateral aviation safety agreement*)

**BoA** – Komisja Odwoławcza EASA (ang. *The Board of Appeal*)

**CAA** – Urząd Lotnictwa Cywilnego Wielkiej Brytanii (ang. *The Civil Aviation Authority of the United Kingdom*)

**CAAC** – Urząd Lotnictwa Cywilnego Chin (ang. *Civil Aviation Administration of China*)

**CAAR** – Skonsolidowany coroczny raport z działalności (ang. *Consolidated Annual Activity Report*)

**CAMO** – Organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (ang. *Continuing Airworthiness Management Organisation*)

**CEPOL** – Agencja Unii Europejskiej ds. Szkoleń w Dziedzinie Ścigania (ang. *The European Union Agency for Law Enforcement Training*)

**CH** – Posiadacz certyfikatu (ang. *Certificate Holder*)

**CINA** – Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej (fr. *Commission Internationale de la Navigation Aérienne*, ang. *International Commission for Air Navigation, ICAN*)

**CITEJA** – Międzynarodowy Techniczny Komitet Ekspertów Prawno-Lotniczych (fr. *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens*)

**COREPER** – Komitet Stałych Przedstawicieli (ang. *Committee of Permanent Representatives*)

**CRD** – Dokument zawierający odpowiedzi na zamieszczone komentarze (ang. *Comment Response Document*)

**CRM** – Zarządzanie zasobami załogi lub kokpitu (ang. *Crew Resource Management* lub *Cockpit Resource Management*)

**CRT** – Narzędzie do zamieszczania komentarzy (ang. *Comment Response Tool*)

**CS** – Specyfikacje certyfikacyjne (ang. *Certification specification*)

**CZIB** – Biuletyn informacji o strefie konfliktu (ang. *Conflict Zone Information Bulletin*)

**DAAD** – (ang. *the Deviation Acceptance and Action Document*)

**DO** – Organizacja projektująca (ang. *Design Organisation*)

**DOA** – Zatwierdzanie organizacji projektującej (ang. *Design Organisation Approval*)

**DSs** – Szczegółowe specyfikacje (ang. *Detailed specifications*)

**DW** – Dyrektor Wykonawczy EASA (ang. *The Executive Director*)

**Dz.U.** – Dziennik Ustaw

**Dz.U. C.** – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria C

**Dz.U. L.** – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L

**Dz.Urz. WE** – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej (dla aktów opublikowanych przed 1.02.2003 r.)

**EAD** – Dyrektywa zdatności o naturze pilnej (ang. *Emergency Airworthiness directive*)

**EASA** – Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *European Aviation Safety Agency*)

**EASP** – Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (ang. *European Aviation Safety Programme*)

**ECAC** – Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ang. *European Civil Aviation Conference*)

**ECDC** – Europejskim Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ang. *European Centre for Disease Prevention and Control*)

**ECHA** – Europejska Agencja Chemikaliów (ang. *The European Chemicals Agency*)

**EEA** – Europejska Agencja Środowiska (ang. *European Environment Agency*)

**EKES** – Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (ang. *The European Economic and Social Committee*)

**EloS** – Równoważny poziomu bezpieczeństwa (ang. *Equivalent Level of Safety* albo *Equivalent Safety Finding*)

**EMA** – Europejska Agencja Leków (ang. *The European Medicines Agency*)

**EPAS** – Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *The European Plan for Aviation Safety*)

**ERPO** – Europejski Rzecznik Praw Obywatelskich (ang. *European Ombudsman*)

**ESMA** – Europejski Urząd Nadzoru Giełd i Papierów Wartościowych (ang. *European Securities and Markets Authority*)

**ETSO** – Europejska norma technicznej (ang. *European Technical Standard Order*)

**ETSOA** – Autoryzacja Europejskiej normy technicznej (ang. *European Technical Standard Order Authorisations*)

**EUIPO** – Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej (ang. *The European Union Intellectual Property Office*)

**EUROCONTROL** – Europejska organizacja ds. bezpieczeństwa żeglugi powietrznej (ang. *European Organisation for the Safety of Air Navigation*)

**Eurojust** – Agencja Unii Europejskiej ds. Współpracy Wymiarów Sprawiedliwości w Sprawach Karnych (ang. *European Union Agency for Criminal Justice Cooperation*)



**Europol** – Agencja Unii Europejskiej ds. Współpracy Organów Ścigania (ang. *The European Union Agency for Law Enforcement Cooperation*)

**EWG** – Europejska Wspólnota Gospodarcza (ang. *European Economic Community, EEC*)

**EWWiS** – Europejska Wspólnota Węgla i Stali (ang. *The European Coal and Steel Community*)

**FAA** – Federalna Administracja Lotnictwa (ang. *Federal Aviation Administration*)

**FAR** – Federalne przepisy lotnicze (ang. *Federal Aviation Regulations*)

**FCL** – Licencje pilotów/licencjonowanie (ang. *Flight Crew Licensing*)

**FIR** – Rejon Informacji Powietrznej (ang. *Flight Information Region*)

**FSTD** – Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (ang. *Flight Simulation Training Device*)

**GANP** – Globalny Plan Żeglugi Powietrznej (ang. *Global Air Navigation Plan*)

**GASOS** – Globalny System Nadzoru Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *The Global Aviation Safety Oversight System*)

**GASP** – Globalny/światowy plan bezpieczeństwa lotniczego (ang. *Global Aviation Safety Plan*)

**GATMOC** – Koncepcja operacyjna globalnego zarządzania ruchem lotniczym (ang. *Global Air Traffic Management Operational Concept*)

**GM** – Materiały doradcze/materiały zawierające wytyczne (ang. *Guidance Material*)

**GNSS** – Globalne Systemy Nawigacji Satelitarnej (ang. *Global Navigation Satellite Systems*)

**IA** – Ocena wpływu (ang. *Impact assessment*)

**IAA** – Irlandzkie Władze Lotnicze (ang. *Irish Aviation Authority*)

**IACT** – Ocena wpływu zagrożeń cyberbezpieczeństwa (ang. *Impact Assessment of Cybersecurity Threats*)

**IATA** – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (ang. *International Air Transport Association*)

**IBIS** – Baza danych systemu informacji o zderzeniach z ptakami (ang. *The ICAO Bird Strike Information System*)

**ICAO** – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organization*)

**IEM** – Materiał interpretacyjny (ang. *interpretative and explanatory material*)

**JAA** – Wspólne Władze Lotnicze (ang. *The Joint Aviation Authorities*)

**JAA Board** – Zarząd JAA (ang. *JAA Board of Directors General*)

**JAA Committe** – Komitet Wspólnych Władz Lotniczych

**JARs** – Wspólne wymagania lotnicze (ang. *Joint Airworthiness Requirements*)

**JTBS** – Japońska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ang. *The Japan Transport Safety Board*)

**KE** – Komisja Europejska (ang. *The European Commission*)

**konwencja chicagowska** – Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.)

**konwencja montrealaska** – Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)

**KPBwLC** – Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

**LBA** – Niemiecki Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego (niem. *Luftfahrt-Bundesamt*)

**LPRI** – Language Proficiency Regulation Implementation

**MAG** – Wytyczne do załącznika dotyczącego konserwacji (ang. *maintenance annex*)

*guidance)*

**MB** – Zarząd EASA (ang. *Management Board*)

**MCAS** – System poprawy charakterystyki manewrowej (ang. *Maneuvering Characteristics Augmentation System*)

**MED** – Licencjonowanie personelu medycznego (ang. *Medical*)

**MO** – Organizacja obsługowa (ang. *Maintenance Organisation*)

**MOA** – Zatwierdzenie organizacji obsługowej (ang. *Maintenance Organisation Approval*)

**MoC** – Protokół współpracy (ang. *Memorandum of cooperation*)

**MOE** – Charakterystyka organizacji obsługowej (ang. *Maintenance Organisation Exposition*)

**MoU** – Protokół ustaleń (ang. *Memoranda of understanding*)

**MTO** – Organizacja szkoląca w zakresie obsługi technicznej (ang. *Maintenance Training Organization*)

**MTOA** – Zatwierdzenie organizacji szkolącej w zakresie obsługi technicznej (ang. *Maintenance Training Organization Approvals*)

**MTOA** – Zatwierdzanie ośrodka szkolenia lotniczego (ang. *Maintenance Training Organisation Approval*)

**MTS** – Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości (ang. *International Court of Justice, ICJ*)

**NPA** – Zawiadomienia o proponowanej zmianie (ang. *Notice of Proposed Amendment*)

**OBWE** – Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (ang. *Organization for Security and Co-operation in Europe, OSCE*)

**OLAF** – Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (ang. *The European Anti-Fraud Office*)

**ONZ** – Organizacja Narodów Zjednoczonych (ang. *United Nations, UN*)

**OPS** – Operacje lotnicze (ang. *Operation on aircraft/flight operations*)

**PAD** – Proponowana dyrektywa zdatności do lotu (ang. *Proposed Airworthiness directive*)

**PASO** – The Pacific Aviation Safety Office

**PCA** – Główny urząd certyfikacji (ang. *Primary Certification Authority*)

**PCM** – Kierujący Programem Certyfikacji (ang. *Project Certification Manager*)

**PE** – Parlament Europejski (ang. *The European Parliament*)

**PIA** – Wstępna ocena skutków regulacji (ang. *Preliminary impact assessment*)

**PICAO** – Tymczasowa Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *Provisional International Civil Aviation Organization*)

**PO** – Organizacja produkująca (ang. *Production Organisation*)

**POA** – Zatwierdzanie organizacji produkującej (ang. *Production Organisation Approval*)

**PR** – Proces regulacyjny (ang. *Rulemaking process*)

**pr. lot.** – Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 933 z późn. zm.)

**RAMP** – Procedura monitorowania ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych – inspekcje doraźne

**RASG** – Regionalna grupa ds. bezpieczeństwa lotniczego (ang. *Regional aviation safety group*)

**RFN** – Republika Federalna Niemiec

**RIA** – Ocena skutków regulacji (ang. *Regulatory impact assessment*)

**RMM** – Podręcznik Konserwacji Ramp (ang. *Ramp Maintenance Manual*)

**RMT** – Zadanie regulacyjne (ang. *Rulemaking task*)

**rozporządzenia nr 748/2012** – Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

**rozporządzenie 1592/2002** – Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

**rozporządzenie 2018/1139** – 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

**rozporządzenie 216/2008** – 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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

**rozporządzenie 736/2006** – Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

**rozporządzenie 90/2012** – Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 90/2012 z dnia 2 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2012.31.1 z dnia 2012.02.03.

**rozporządzenie nr 628/2013** – Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

**RP** – Rulemaking Programme

**RSOO** – Regionalna organizacja nadzoru nad bezpieczeństwem (ang. *Regional Safety Oversight Organization*)

**SAFA** – Program oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (ang. *Safety Assessment of Foreign Aircraft*)

**SARPs** – Normy i zalecane metody postępowania (ang. *Standards and Recommended Practices*)

**SD** – Dyrektywa bezpieczeństwa (ang. *Safety directive*)

**SIB** – Biuletynu Informacyjnego Bezpieczeństwa (ang. *Safety Information Bulletin*)

**SMM** – Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem (ang. *Safety management manual*)

**SMS** – System zarządzania bezpieczeństwem (ang. *Safety management system*)

**SN** – Sąd Najwyższy

**SO** – Sąd okręgowy

**SPAS** – Państwowy plan bezpieczeństwa lotniczego (ang. *State Plan for Aviation Safety*)

**SPIs** – Wskaźniki poziomu bezpieczeństwa (ang. *Safety Performance Indicators*)  
**SPM** – Mierzenie poziomu bezpieczeństwa (ang. *Safety Performance Monitoring*)  
**SRM** – Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa (ang. *Safety risk management*)  
**SSCC** – Komitet Konsultacyjny ds. Standardów Bezpieczeństwa (ang. *Safety Standards Consultative Committee*)  
**SSO** – Krajowy nadzór nad bezpieczeństwem (ang. *State safety oversight*)  
**STD** – Szkoleniowe urządzenia syntetyczne (ang. *Synthetic Training Devices*)  
**TCOs** – Przewoźnicy z państw trzecich (ang. *Third Country Operators*)  
**TFUE** – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (ang. *Treaty of the Functioning of the European Union*)  
**TIP** – Techniczne procedury wykonawcze (ang. *Technical Implementation Procedures*)  
**TO** – Europejski Trybunał Obrachunkowy (ang. *European Court of Auditors*)  
**ToR** – Zakres zadań (ang. *Terms of reference*)  
**TRAN** – Komisja Transportu i Turystyki (ang. *Transport and Tourism Committee*)  
**TSUE** – Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (ang. *Court of Justice of the European Union*)  
**TUE** – Traktat o Unii Europejskiej (ang. *Treaty on European Union, TEU*)  
**TWE** – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (ang. *Treaty establishing the European Community*)  
**UE** – Unia Europejska (ang. *European Union*)  
**ULC** – Urząd Lotnictwa Cywilnego  
**USA** – Stany Zjednoczone Ameryki (ang. *United States of America*)  
**USOAP** – Globalny program kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO (ang. *Universal Safety Oversight Audit Programme*)  
**WA** – Porozumienia robocze (ang. *Working arrangement*)  
**WBA** – Międzynarodowe Stowarzyszenie do spraw Zderzeń z Ptakami (ang. *World Birdstrike Association*)  
**WE** – Wspólnoty Europejskie (ang. *The European Communities*)  
**WHO** – Światowa Organizacja Zdrowia (ang. *World Health Organization*)  
**WI** – Instrukcja robocza (ang. *Work Instruction*)  
**WTO** – Światowa Organizacji Handlu (ang. *World Trade Organization*)

## Wstęp

Transport lotniczy jest jedną z najbardziej rozwijających się gałęzi transportu, dlatego też zapewnienie bezpieczeństwa lotów jest priorytetem dla przewoźników lotniczych oraz dla zarządzających portami lotniczymi. Zarówno obszar *security*, jak i *safety* są ważnymi częściami transportu lotniczego. Pierwszy z nich odnosi się do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Takimi aktami bezprawnej ingerencji były np. zamachy terrorystyczne na World Trade Center in 2001 czy zamachy na lotnisku Zaventem w Brukseli w 2016 r. Z kolei *safety* jest stanem, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, jakie występują podczas eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu i znajdują się pod kontrolą. Przewoźnicy lotniczy oraz pasażerowie chcą, aby wszystkie operacje lotnicze były wykonywane bezpiecznie. Mimo wszystko pasażerowie są narażeni na działania zewnętrzne, takie jak np. ataki terrorystyczne. Jednakże zarządzający portami lotniczymi oraz władze państw starają się wyprzedzać działania jednostek, które chcą zakłócić funkcjonowanie transportu lotniczego. Niemniej jednak, aby zapewnić stan bezpieczeństwa, państwa, przewoźnicy lotniczy oraz zarządzający portami lotniczymi muszą działać zarówno w obszarze *safety*, jak i *security*, np. poprzez tworzenie nowych regulacji prawnych, czy wytycznych i zaleceń. Prawo lotnicze jest „pisane krwią”, ponieważ regulacje prawne zazwyczaj są tworzone po wypadkach lotniczych, w których śmierć poniosło wiele osób. Wtedy też powoływana jest komisja ds. badania zdarzeń lotniczych. Rezultatem pracy komisji jest raport końcowy, który wskazuje przyczyny danego wypadku i zawiera rekomendacje, co do bezpieczeństwa wykonywania przyszłych lotów. Oprócz tego funkcjonuje tzw. zasada *just culture*, odnosząca się do zgłaszania incydentów lotniczych. Oznacza ona politykę, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wyszkolenia, lecz politykę, w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody.

Tym samym, aby zapewnić akceptowalny poziom bezpieczeństwa pasażerów, są tworzone liczne regulacje prawne, odnoszące się do lotnictwa cywilnego. Jedną z nich jest załącznik nr 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, który posługuje się wieloma definicjami dotyczącymi bezpieczeństwa. W debacie lat

dziewięćdziesiątych XX wieku zaczęto intensywniej interesować się aspektem bezpieczeństwa lotniczego, co miało swoje odzwierciedlenie w powstawaniu aktów prawnych, takich jak: dyrektywa 94/56 ustanawiająca podstawowe zasady dochodzeń przyczyn wypadków lotniczych, rozporządzenie 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną. Rozporządzenie 2027/97 zostało znowelizowane rozporządzeniem 889/2002. Następnie w 2002 r. została utworzona EASA, która powstała na mocy rozporządzenia nr 1592/2002 z dnia 15.07.2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Oprócz aktów prawnych tworzonych w celu regulacji systemu bezpieczeństwa, tworzone są krajowe programy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Ponadto funkcjonują wyspecjalizowane organizacje międzynarodowe i agencje, takie jak: ICAO, FAA, EASA, które współpracują ze sobą oraz z organami krajowymi państw, w celu ujednolicenia ram bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i podwyższenia jego standardów.

Współcześnie, bezpieczeństwu lotniczemu zagrażają nie tylko tradycyjne, znane źródła zagrożeń, ale też nowe, dotąd nieznanne, z którymi społeczność międzynarodowa musi się zmierzyć i znaleźć odpowiednie środki, które im będą przeciwdziałać. Za przykład może posłużyć pandemia COVID-19. Mimo iż epidemie nie są novum w otaczającej nas rzeczywistości, w przypadku COVID-19 możemy zaobserwować paraliż ruchu lotniczego, ponieważ nigdy wcześniej wirus nie rozprzestrzenił się na tak wielką skalę. Początkowo wirus spowodował zakłócenia w ruchu lotniczym, następnie sprawił, że loty międzynarodowe lub krajowe zaczęły zagrażać bezpieczeństwu zdrowotnemu jednostek i społeczeństw oraz stały się źródłem szerzenia się pandemii. Wskutek tego transport lotniczy przeżywał kryzys, a EASA musiała wydać biuletyny dotyczące bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego oraz Dyrektywy Bezpieczeństwa Safety Directive SD No.: 2020-02 oraz Safety Directive SD No. 2020-01). EASA również wydała aneksy, w których przedstawiła listę lotnisk, które są najbardziej narażone na COVID-19. Lista ta była stale aktualizowana. Obecnie linie lotnicze wprowadziły nowe metody transportu pasażerów, mając na uwadze zachowanie odległości między pasażerami i inne środki bezpieczeństwa. Ponadto Unia Europejska wprowadziła paszporty szczepionkowe. Warte podkreślenia jest to, że dramatyczne wydarzenia, takie jak wojna w Ukrainie, unaocznili, że EASA musi szybko i zdecydowanie reagować na pojawiające się zagrożenia. W tym wypadku

EASA wydała 24-FEB-2022 the Conflict Zone Information Bulletin. Innym istotnym zagadnieniem, którym EASA zajmowała się w ostatnich latach było zawieszenie wykonywania lotów przez samoloty typu Boeing 737 MAX 8 i próba ustalenia, jaka była przyczyna katastrof lotniczych z udziałem tych maszyn.

Mimo ogromnego znaczenia omawianej problematyki, zarówno w krajowej, jak i w międzynarodowej literaturze prawniczej brakuje pozycji, która kompleksowo analizowałaby aspekty prawne zarządzania bezpieczeństwem lotniczym w działalności EASA. Ponadto, analizując aktualną doktrynę prawa, zauważa się brak opracowań, które poruszałoby w szczególności omówienie charakteru wydawanych przez EASA dokumentów (czy mogą być one kwalifikowane jako akty prawne lub akty *soft law*). Zbadanie aktualnych problemów w dziedzinie bezpieczeństwie lotnictwa cywilnego będzie wartością dodaną dysertacji. Tym samym rozprawa doktorska zmierza do wypełnienia luki w nauce prawa oraz kompleksowego przedstawienia funkcjonowanie EASA. Przeprowadzone badania inspirować do dyskusji nad nowymi źródłami zagrożeń, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego.

Celem pracy jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób działalność Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wpływa na powstawanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego. Należy wstępnie zauważyć, że, wraz z rozwojem sektora lotniczego, EASA poszerzyła swoje kompetencje oraz został jej przyznany szerszy katalog środków, za pomocą których może reagować na źródła zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego.

Celami szczegółowymi rozprawy doktorskiej są:

1. Analiza kompetencji EASA w kontekście zapewniania bezpieczeństwa lotniczego;
2. Analiza środków, jakimi dysponuje EASA, aby zarządzać systemem bezpieczeństwa lotniczego i reagować na zagrożenia w lotnictwie cywilnym;
3. Analiza działań quasi-regulacyjnych EASA odnoszących się do bezpieczeństwa lotniczego;
4. Analiza wniesionych skarg do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i wyroków Trybunału Sprawiedliwości UE w przedmiocie niewłaściwego działania EASA;
5. Analiza wybranych przypadków – *case studies*, w których EASA wprowadziła natychmiastowe środki bezpieczeństwa, np. sprawa Boeing 737-8 i 737-9 Max;
6. Analiza relacji między EASA a wybranymi organizacjami (Organizacja

Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) oraz wybranymi europejskimi i pozaeuropejskimi organami zarządzania ruchem lotniczym (m.in. Federalna Administracja Lotnictwa USA) w kontekście zapewniania bezpieczeństwa lotniczego.

Postawiona hipoteza badawcza brzmi:

Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego dysponuje wystarczającym instrumentarium prawnym do reagowania na tradycyjne źródła zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego. Niewystarczający jest natomiast stan regulacji prawnych dotyczący reagowania na nowe źródła zagrożenia.

Obszar badawczy rozprawy stanowią:

1. Normy prawa UE, zarówno prawa pierwotnego, jak i pochodnego;
2. Przepisy międzynarodowego prawa lotniczego;
3. Dokumenty wydawane przez EASA;
4. Decyzje EASA wydawane w sprawach indywidualnych;
5. Orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej;
6. Sprawozdania Trybunału Obrachunkowego, skargi do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich, petycje do Parlamentu Europejskiego w zakresie związanym z działalnością EASA.
7. Dokumenty wydawane przez wybrane krajowe władze lotnicze, w tym Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Biorąc pod uwagę cele pracy, rozprawa zmierza do udzielenia odpowiedzi na następujące pytania badawcze, stawiane sukcesywnie w kolejnych rozdziałach dysertacji:

1. Czy wraz z rozwojem sektora lotniczego pojawiają się nowe regulacje prawne, odnoszące się do bezpieczeństwa lotniczego? Czy kolejne rozporządzenia rozszerzają kompetencje EASA?
2. Czy EASA posiada kompetencje regulacyjne? Czym jest proces regulacyjny? Jakie działania regulacyjne podejmuje EASA? Jak wygląda proces regulacyjny EASA, którego celem jest tworzenie projektów przepisów prawa Unii Europejskiej, dotyczących bezpieczeństwa lotniczego? Czy na przestrzeni lat proces regulacyjny uległ zmianie? Jakie dokumenty zostają opublikowane przez EASA w trakcie *rulemaking procedure* i poza nią? Jaki jest charakter prawny tych dokumentów? Czy działania quasi-regulacyjne podejmowane przez EASA pozwalają na skuteczne zwalczanie zarówno tradycyjnych, jak i nietradycyjnych zagrożeń w lotnictwie cywilnym? Czy



działania quasi-regulacyjne podejmowane przez EASA uniemożliwiają pojawienie się nowych zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego? Czy EASA podejmuje działania prewencyjne, czy działa tylko *post factum*? Czy instrumenty prawne podejmowane przez EASA są wystarczająco skuteczne, aby zachować akceptowalny poziom bezpieczeństwa lotniczego? Czy EASA dysponuje natychmiastowymi środkami, które może zastosować w przypadku pojawienia się zagrożenia, które dotąd nie było przedmiotem opublikowanych przez nią dokumentów?

3. Jaki jest podmiotowy i przedmiotowy zakres kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA? Czy i jak zmienił się zakres kompetencji EASA w analizowanym obszarze? Czy istnieją określone metody przeprowadzania działań kontrolno-nadzorczych? Jakie są fazy inspekcji i wyniki pokontrolne? Czy EASA wydaje jakies dokumenty w tym obszarze?

4. Czy EASA jest organizacją międzynarodową i może zawierać umowy międzynarodowe? Czy EASA współpracuje z innymi organizacjami i państwami w Unii Europejskiej i poza nią, aby utrzymać bezpieczeństwo lotnicze? Czy współpraca EASA z innymi organizacjami jest elastyczna i skuteczna? Czy *working arrangement* podpisywane przez EASA są wiążące i można je traktować jako umowy międzynarodowe? Jaka jest podstawa prawna i formy współpracy międzynarodowej EASA? Czy i jak zmienił się zakres kompetencji EASA w przedmiotowym obszarze? Jaką rolę odgrywa EASA we współpracy międzynarodowej? Jakie działania w relacjach międzynarodowych podejmuje Agencja? Jakie podmioty są partnerami EASA? Czy EASA wydaje jakies dokumenty w tym obszarze?

5. Czy wydawane certyfikaty przez inne organizacje są ważne w państwach należących do EASA? Czy w przypadku reakcji EASA na zagrożenie w lotnictwie, inne organizacje z państw trzecich wydają analogiczne akty? Czy państwa należące do EASA mają obowiązek implementacji aktu EASA? Czy mogą zastosować inne środki do realizacji celu wskazanego w takim akcie?

6. Jaka jest podstawa prawna i przesłanki odpowiedzialności umownej i pozaumownej EASA? Czy EASA była stroną postępowania sądowego? Czy Komisja Odwoławcza EASA rozpatrywała odwołania od decyzji podjętych przez Dyrektora Wykonawczego? Kto i w jakim zakresie sprawuje kontrolę nad działalnością EASA? Czy do Komisji Petycji Parlamentu Europejskiego były wnoszone petycje w związku z działalnością EASA? Czy działalność EASA była rozpatrywana przez Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich?

W rozprawie doktorskiej wykorzystano następujące metody badawcze: dogmatyczno-prawną, polegającą na badaniu treści przepisów i teoretyczno-prawną, służącą badaniu procesów powstawania przepisów. Ponadto zastosowano metodę historyczno-prawną oraz prawno-porównawczą (komparystyczną). Pomocniczo zastosowano metodę językową, statystyczną i ilościową.

Podstawową metodą badawczą była metoda dogmatyczno-prawna, która związana jest z analizą krajowych, unijnych oraz międzynarodowych aktów prawnych w odniesieniu do opisanej problematyki. Badania obejmowały przede wszystkim akty prawa Unii Europejskiej oraz orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Metoda dogmatyczno-prawna została uzupełniona metodą teoretyczno-prawną, która posłużyła do badania statusu dokumentów wydawanych przez EASA, zwłaszcza do poszukiwania odpowiedzi na pytanie, czy możliwe jest uznanie normatywnego, wiążącego prawnie charakteru takich dokumentów.

Metoda komparatystyczna została wykorzystana, aby porównać, funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa Wspólnych Władz Lotniczych i Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Pozwoliło to na zidentyfikowanie podobieństw oraz różnic w statusie tych podmiotów. Również dzięki zastosowaniu tej metody dokonano porównania procesów regulacyjnych JAA i EASA oraz dokumentów przez nie wydawanych.

Metoda historyczna została użyta do przedstawienia genezy powstawania systemu bezpieczeństwa we Wspólnotach Europejskich, a następnie w Unii Europejskiej.

Biorąc pod uwagę trudności odnoszące się do tłumaczenia terminów, w dysertacji wykorzystano także metodę językową. Tym samym w rozprawie doktorskiej wskazano również anglojęzyczne wersje terminów i sformułowań. Ponadto uzupełniająco zastosowano metodę statystyczną i ilościową, która była potrzebna do analizy skarg wniesionych do TSUE oraz do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich.

Struktura pracy opiera się na założonym przez autorkę planie badawczym. Ma on umożliwić realizację założonych celów badawczych i weryfikację wskazanej powyżej hipotezy badawczej. Na układ pracy składa się siedem rozdziałów, stanowiących pewien ciąg logiczny. Intencją autorki było, by każdy rozdział stanowił

niejako wprowadzenia do kolejnego, tak, aby miały one charakter wynikowy.

W rozdziale I dokonano analizy semantycznej kluczowych dla tematu rozprawy pojęć (np. bezpieczeństwo, bezpieczeństwo lotnicze). Ponadto przedstawiono, jak wygląda system zarządzania bezpieczeństwem lotniczym na poziomie uniwersalnym – światowym, unijnym i krajowym. Również w tej części dysertacji opisano wybrane zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego (np. *bird strike*).

W rozdziale II przedstawiono krótki rys historyczny ukazujący kształtowanie się Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. W związku z tym zasadne było opisanie działalności Wspólnych Władz Lotniczych, dzięki którym rozpoczął się proces stopniowej harmonizacji wymagań lotniczych.

W rozdziale III przedstawiono kompleksową analizę statusu EASA w świetle prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej. Celem przeprowadzonej analizy była przede wszystkim weryfikacja, czy EASA jest organizacją międzynarodową i czy może zawierać umowy międzynarodowe. Innym, niezwykle istotnym zagadnieniem omówionym w tej części pracy był charakter dokumentów wydawanych przez EASA.

W obszernym rozdziale IV zostały przedstawione kompetencje quasi-regulacyjne EASA. W szczególności zawarto tu rozważania na temat procesu regulacyjnego EASA oraz dokumentów, które są publikowane w jego trakcie. Ponadto dokładnej analizie poddano kwestie certyfikacji i wydawania zatwierdzeń organizacjom oraz przewoźnikom lotniczym z państw trzecich.

Rozdział V omawia najważniejsze problemy związane z kompetencjami kontrolno-nadzorczymi EASA. Wskazano podmioty i przedmioty czynności kontrolno-nadzorczych. W tej części istotne było przedstawienie przykładów przeprowadzonych inspekcji oraz ich wyników.

W rozdziale VI podjęto się analizy kompetencji EASA w relacjach międzynarodowych. W tym celu wskazane zostały formy współpracy międzynarodowej, jakie podejmuje EASA. W tej części pracy opisano też relacje EASA z wybranymi władzami lotniczymi.

W rozdziale VII opisano odpowiedzialność EASA zarówno umowną, jak i pozaumowną. Ponadto przedmiotem analizy było postępowanie odwoławcze EASA oraz kontrola, jaka jest sprawowana nad EASA przez Komisję Europejską, Parlament Europejski, Radę, Trybunał Sprawiedliwości, Trybunał Obrachunkowy i Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich.

Dysertację zamyka podsumowanie, w którym zawarte zostały konkluzje

sformułowane na podstawie wniosków cząstkowych wynikających z poszczególnych części rozprawy oraz z analizy aktów prawnych, dokumentów wydawanych przez EASA i orzecznictwa. W podsumowaniu autorka stara się ostatecznie potwierdzić lub falsyfikować tezę rozprawy postawioną we wstępie.

W rozprawie wykorzystano dostępną literaturę zarówno polską, jak i anglojęzyczną. Oparto się ona również na źródłach, które zostały opublikowane w innych językach, w tym włoskim i niemieckim. Oprócz literatury prawniczej, w dysertacji uwzględniono pozycje z zakresu nauk technicznych, nauk o bezpieczeństwie oraz języku. Literatura wykorzystana w dysertacji została w większości zgromadzona podczas kwerend bibliotecznych oraz pobytów badawczych autorki w zagranicznych ośrodkach naukowych (np. University and State Library, TU Dortmund University Library, University of Cologne, Institute of Advanced Legal Studies Library w Londynie, biblioteka Uniwersytetu w Bergen, Royal Danish Library w Kopenhadze, KU Lueven Library). Ponadto w pracy wykorzystano materiały pozyskane z krajowych bibliotek, np. Biblioteki Uniwersytetu Śląskiego, Biblioteki Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego, Biblioteki Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Autorka wykorzystwała także informacje zawarte na oficjalnych stronach internetowych instytucji, organów i jednostek organizacyjnych UE i innych organizacji międzynarodowych. Należy zaznaczyć, że szczególnie pomocne w opracowywaniu dysertacji były materiały dostępne na stronie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz wizyta studyjna w siedzibie EASA w Kolonii. Ponadto Agencji zostały przesłane szczegółowe pytania związane z pytaniami badawczymi rozprawy. Niestety autorka nie otrzymała na nie odpowiedzi.

Podkreślić należy, że udział w międzynarodowych i krajowych konferencjach naukowych, w tym naukowo-technicznych umożliwił autorce bezpośredni kontakt z ekspertami zajmującymi się aspektami prawnymi (m.in. Uczelnia Łazarskiego, Uniwersytet Rzeszowski, Uniwersytet Warszawski, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy), technicznymi (m.in. Politechnika Śląska, Politechnika Rzeszowska, Politechnika Warszawska), psychologicznymi (Instytut Psychologii Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie) transportu lotniczego, co przekładało się także na efekty prac badawczych. Bardzo cenne były też warsztaty i konferencje organizowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz EASA, dzięki którym autorka

dysertacji mogła usystematyzować wiedzę z zakresu bezpieczeństwa lotniczego. Wartościowym doświadczeniem była też możliwość poszerzenia swojej wiedzy w ramach członkostwa w EALA (ang. *The European Air Law Association*), działalności w Międzywydziałowym Kole Prawa Lotniczego AVION na Uczelni Łazarskiego, Kole Naukowym Prawa Lotniczego i Kosmicznego „Kosmolot” na Uniwersytecie Śląskim oraz współpracy z Sekcją Psychologii Lotniczej i Kosmicznej UKSW. W zakresie rozprawy związanym z analizą językową wykorzystano również własne doświadczenia autorki jako prawnika lingwisty.

Stan prawny na dzień: 23.05.2023 r.

# Rozdział I Zagadnienia wstępne

## 1. Bezpieczeństwo lotnicze

### 1.1. Definicja bezpieczeństwa lotniczego

Rozważania na temat aspektów prawnych systemu zarządzania bezpieczeństwem należy zacząć od wyjaśnienia pojęcia *bezpieczeństwo*. Według M. Bujnowskiego *bezpieczeństwo* może być definiowane w odmienny sposób i jest uzależnione od pozycji oceniającego<sup>1</sup>. Zgodnie ze słownikiem języka polskiego jest to stan niezagrożenia<sup>2</sup>. S. Koziej zauważył, że *bezpieczeństwo* jest określane zarówno jako stan, jak i proces<sup>3</sup>. Z kolei J. Stańczak przedstawia definicje *bezpieczeństwa* według różnych badaczy, np. D. Freia, D. Lerner, czy R. Zięby<sup>4</sup>. R. Zięba utożsamia *bezpieczeństwo* z potrzebą podmiotową. Uważa, że to zjawisko może dotyczyć jednostek, a także grup społecznych. Ponadto podkreśla, iż brak zagrożeń oraz kreatywna działalność podmiotu tworzą *pewność* istnienia i przetrwania. Jednocześnie zauważa, że *pewność* jest zmienna w czasie i jest procesem społecznym<sup>5</sup>. Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, że w literaturze podmiotu istnieją zarówno negatywne, jak i pozytywne definicje *bezpieczeństwa*. Pojmowanie *bezpieczeństwa* w ujęciu negatywnym jest utożsamiane z brakiem zagrożeń. Natomiast pozytywna definicja obejmuje aktywne kształtowanie bezpieczeństwa jako pewności przetrwania i rozwoju<sup>6</sup>.

W przypadku działalności lotniczej definicje stanowią, że *bezpieczeństwo* jest to *stan, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, jakie występują podczas eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu i znajdują się pod kontrolą*<sup>7</sup>. Należy również wspomnieć o definicji *bezpieczeństwa*, znajdującej się w Podręczniku Zarządzania

---

<sup>1</sup> M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016, s. 22.

<sup>2</sup> Definicja bezpieczeństwa: <https://sjp.pwn.pl/slowniki/bezpiecze%C5%84stwo.html>, [dostęp: 14.03.2020r.].

<sup>3</sup> S. Koziej, *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, *Bezpieczeństwo narodowe*, II – 2011 / 18, s. 19.

<sup>4</sup> J. Stańczak, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, ISP PAN, Warszawa 1996, s.

<sup>5</sup> R. Zięba, *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, *Zeszyty naukowe AON*, nr 1(86) 2012, s. 7-8.

<sup>6</sup> J. Barcik, *Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony, Aspekty prawne i polityczne*, Bydgoszcz-Katowice 2008, s. 17.

<sup>7</sup> Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, rozdział I, 1-2, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

Bezpieczeństwem<sup>8</sup>. Zgodnie z nią *bezpieczeństwo* w lotnictwie jest stanem, w którym możliwość uszkodzenia ciała lub mienia jest zredukowana i utrzymywana na akceptowalnym poziomie, lub poniżej tego poziomu poprzez ciągły proces identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa<sup>9</sup>. Z kolei na gruncie rozporządzenia nr 2320/2000 *bezpieczeństwo lotnictwa* oznacza *połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji*<sup>10</sup>.

Podsumowując powyższe rozważania, można stwierdzić, iż definicja *bezpieczeństwa* może być niejednolicie uregulowana w zależności od dziedziny, np. w naukach technicznych, politologicznych czy prawnych. Ponadto warto mieć na uwadze, iż wskazane definicje *bezpieczeństwa lotniczego* są sformułowane w odmienny sposób w różnych aktach prawnych. Jednakże mają wspólną cechę, a mianowicie wszystkie podkreślają konieczność minimalizacji zagrożeń w lotnictwie cywilnym. W konsekwencji tego można stworzyć jedną definicję, która obejmowałaby wszystkie elementy swoim zakresem. Tym samym *bezpieczeństwo* jest stanem, którego celem jest obniżenie zagrożeń, mogących mieć wpływ na transport pasażerów, w szczególności na ich życie oraz mienie, przy użyciu niezbędnych do tego środków, zasobów ludzkich lub naturalnych.

## 1.2. Ewolucja pojęcia bezpieczeństwa lotniczego

*Bezpieczeństwo* jest nieodłącznym elementem transportu lotniczego. Zarówno państwa należące do Unii Europejskiej, jak i państwa trzecie dążą do tego, aby poziom *bezpieczeństwa* był jak najwyższy. Jednakże, aby taki stan osiągnąć należy tworzyć jednolite przepisy, obowiązujące w lotnictwie cywilnym. Na tym etapie można zadać wiele pytań, które pozwoliłyby na przeanalizowanie rozwoju definicji bezpieczeństwa. Po pierwsze, czy poziom bezpieczeństwa możemy tylko i wyłącznie wyznaczać na podstawie liczby wypadków i incydentów lotniczych? Po drugie, czy poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego był zawsze taki sam, czy może z roku na rok

---

<sup>8</sup> Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz.Urz.ULC.2015.66, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-do-stosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806>, [dostęp: 24.02.2020 r.].

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1—21.

wzrastał? Po trzecie, czy państwa postulowały o to, aby tworzyć jednolite przepisy regulujące ruch lotniczy?

Zasadne wydaje się stwierdzenie, że na poziom bezpieczeństwa ma wpływ wiele czynników. Można je podzielić na czynniki: błędu ludzkiego, otoczenia oraz sprzętowe. Ponadto w literaturze przedmiotu wymienia się czynniki ruchowe<sup>11</sup>. Przede wszystkim pojęcie *bezpieczeństwa lotniczego*<sup>12</sup> utożsamiamy z brakiem *wypadków*<sup>13</sup>, *incydentów lotniczych*<sup>14</sup> i *poważnych incydentów lotniczych*<sup>15</sup>. W konsekwencji tego możemy domniemywać, że im więcej jest wykonywanych operacji lotniczych, tym większe jest ryzyko, że dojdzie do wypadku, czy incydentu lotniczego. Jednakże trzeba zaznaczyć, iż na przestrzeni lat zmieniała się technologia używana w lotnictwie cywilnym, więc teoretycznie liczba wypadków powinna być mniejsza. Potwierdzają to statystyki

---

<sup>11</sup> J. Skorupski, *Hierarchiczny system Zarządzania ruchem lotniczym – aspekty oceny bezpieczeństwa*, Logistyka No 6, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań, 2008.

<sup>12</sup> Szerzej o bezpieczeństwie lotnictwa cywilnego: I. Kraśnicka, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego: ewolucja w polskim prawie na tle porównawczym*, [w:] *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej w Polsce*, red. K. Biskup, Z. Bukowski, Bydgoszcz 2014, s. 243-256.

<sup>13</sup> Zgodnie z art. 134 pkt. 2 i 3 ustawy Prawo lotnicze przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakkolwiek osoba doznała co najmniej poważnych uszkodzeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały odwołane lub statek powietrzny znajduje się w miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy.

3. Wypadkiem lotniczym nie jest zdarzenie, podczas którego:

- 1) uszkodzenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, wywołanych przez poszkodowanego lub inne osoby,
- 2) osoby doznały uszkodzeń ciała, jeżeli uszkodzeń tych doznali pasażerowie przebywający na pokładzie bez ważnego biletu, ukrywające się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi, lub przebywający w miejscach nieprzeznaczonych dla pasażerów lub członków załogi,
- 3) nastąpiła przerwa w pracy lub uszkodzenie silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki lub gdy pokrycie statku powietrznego posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia oraz inne uszkodzenia statku powietrznego, nie stwarzające zagrożenia dla zdrowia lub życia.

Ponadto w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej można znaleźć definicję wypadku lotniczego, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_13.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_13.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].

<sup>14</sup> Zgodnie z art. 134 pkt. 4 ustawy Prawo lotnicze incydem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji. Z kolei w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej jest umieszczona następująca definicja incydentu: zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_13.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_13.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].

<sup>15</sup> Zgodnie z art. 134 pkt. 4 ustawy Prawo lotnicze poważnym incydem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że niemal doszło do wypadku lotniczego. Ponadto w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej można znaleźć definicję poważnego incydentu lotniczego, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_13.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_13.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].



wypadków lotniczych od 1942 r. do 2019 r. Należy podkreślić, iż w przeciągu ostatnich dziesięciu lat roczna liczba wypadków oscylowała od 14 do 36<sup>16</sup>. Zważywszy na przedstawione dane, można stwierdzić, że niewątpliwie zwiększył się poziom bezpieczeństwa lotniczego. Wynika to z faktu, iż w latach czterdziestych XIX w. liczba wypadków wynosiła 99, a obecnie została zredukowana do około 20<sup>17</sup>.

Kolejną asocjacją z *bezpieczeństwem* jest brak zagrożeń, czyli czynników, które powodują lub mogą powodować szkody. Niestety, transport lotniczy jest stale narażony na zagrożenia zarówno naturalne, techniczne, jak i ekonomiczne, które trudno wyeliminować. Ponadto unikanie błędów oraz zgodność z przepisami mają związek z utrzymaniem poziomu bezpieczeństwa. Faktem jest, że około 80% wypadków lotniczych jest spowodowanych przez błąd człowieka<sup>18</sup>. Tym samym musimy pamiętać, iż czynnik ludzki jest nieodłącznym elementem transportu lotniczego, dlatego też nieustanne szkolenia załóg oraz personelu mają za zadanie zminimalizować liczbę wypadków<sup>19</sup>, *poważnych incydentów lotniczych*<sup>20</sup>, czy *incydentów lotniczych*<sup>21</sup>. W konsekwencji, aby osiągnąć ten cel konieczne było wprowadzenie *zarządzania zasobami załogi lub kokpitu* (ang. *Crew Resource Management* lub *Cockpit Resource Management, CRM*), czyli zestawu procedur szkoleniowych stosowanych w środowiskach, w których błąd ludzki może powodować znaczące skutki<sup>22</sup>. Pierwszymi

---

<sup>16</sup> Statystyki wypadków lotniczych: <https://aviation-safety.net/graphics/infographics/Fatal-Accidents-Per-Year-1946-2019.jpg>, [dostęp: 10.05.2020 r.].

<sup>17</sup> W 2019 roku liczba miała miejsce 20 wypadków lotniczych, w których były ofiary, <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>, [dostęp: 10.05.2020 r.]

<sup>18</sup> Zob. [https://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/articles/qtr\\_2\\_07/article\\_03\\_2.html](https://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/articles/qtr_2_07/article_03_2.html), [dostęp: 07.07.2020 r.].

<sup>19</sup> Zgodnie z art. 134 pkt. 2 i 3 ustawy Prawo lotnicze przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakkolwiek osoba doznała co najmniej poważnych uszkodzeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały odwołane lub statek powietrzny znajduje się w miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy.

<sup>20</sup> Zgodnie z art. 134 pkt. 4 ustawy Prawo lotnicze poważnym incydentem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego. Ponadto w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej można znaleźć definicję poważnego incydentu lotniczego, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_13.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_13.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].

<sup>21</sup> Zgodnie z art. 134 pkt. 4 ustawy Prawo lotnicze incydentem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji. Z kolei w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej jest umieszczona następująca definicja incydentu: zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_13.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_13.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].

<sup>22</sup> Szerzej o CRM: E. Danecka-Łatka, *Zarządzanie zasobami załogi (CRM) w dobie globalizacji rynków pracy*, Problemy Zarządzania, vol. 9, nr 4 (34): 98 – 105; R. L. Helmreich, A. C. Merritt, J. A. Wilhelm,

liniami, które wprowadziły w 1981 r. szkolenie CRM, były United Airlines<sup>23</sup>. Należy zaznaczyć, iż do lat dziewięćdziesiątych XX w. szkolenia załóg w liniach lotniczych zostały przyjęte jako standard.

Chcąc udzielić odpowiedzi na trzecie pytanie (czy państwa postulowały o to, aby tworzyć jednolite przepisy regulujące ruch lotniczy), należy podkreślić, iż rozwój bezpieczeństwa lotniczego jest podzielony na trzy etapy. Pierwszy z nich obejmował wczesne lata XX wieku aż do lat 60. Wtedy też zaczęły powstawać pierwsze linie lotnicze, np. KLM<sup>24</sup>, Aeroflot<sup>25</sup>, Czech Airlines<sup>26</sup>, Finnair<sup>27</sup> oraz Polskie Linie Lotnicze LOT spółka z o.o.<sup>28</sup>. Ponadto w tym okresie wykonywano coraz więcej operacji lotniczych. W 1945 r. przewieziono 9 mln pasażerów, a już w 1961 r. liczba ta zwiększyła się do 112 mln<sup>29</sup>.

Mimo rozwoju lotnictwa nie zostały opublikowane żadne akty prawne, które regulowałyby bezpieczeństwo ruchu lotniczego w sposób kompleksowy. W roku 1919 została podpisana Konwencja paryska<sup>30</sup>, która ogólnikowo kodyfikowała wykonywanie transportu lotniczego oraz zgodnie z art. 34 tej Konwencji powołano do życia Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej (ang. *International Commission for Air Navigation*, ICAN oraz franc. *Commission Internationale de la Navigation Aérienne*, CINA)<sup>31</sup>. Ponadto w czasie Konferencji pokojowej w Paryżu zdecydowano o

---

*The Evolution of Crew Resource Management Training in Commercial Aviation*, Journal of Aviation Psychology, 9(1), 19-32, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.526.8574&rep=rep1&type=pdf>, [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>23</sup>R. L. Helmreich, A. C. Merritt, J. A. Wilhelm, *The Evolution of Crew Resource Management Training in Commercial Aviation*, Journal of Aviation Psychology, 9(1), 19-32, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.526.8574&rep=rep1&type=pdf>, [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>24</sup>Szerzej o KLM: <https://www.klm.com/home/pl/pl>, [dostęp: 24.05.2020 r.].

<sup>25</sup>Szerzej o Aeroflot: <https://www.aeroflot.ru/>, [dostęp: 26.06.2020 r.].

<sup>26</sup>Szerzej o Czech Airlines: <https://www.csa.cz/pl-pl/>, [dostęp: 24.05.2020 r.].

<sup>27</sup>Szerzej o Finnair: <https://www.finnair.com/>, [dostęp: 24.05.2020 r.].

<sup>28</sup>Szerzej o LOT spółka z o.o.: <https://www.lot.com/pl/pl/>, [dostęp: 24.05.2020 r.]; Więcej o liniach lotniczych LOT: J. Fabian, *Umowa o przewóz lotniczy w prawie polskim*, Warszawa 1969, s. 30-31.

<sup>29</sup>C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 10.

<sup>30</sup>Konwencja rządząca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 23 września 1922 r.), Dz.U. 1929 nr 6 poz. 54. Była to pierwsza konwencja, która poruszyła zagadnienie transportu lotniczego. Ratyfikowało ją 32 państwa. Szerzej: I. H. Ph. Diederkis-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Netherlands 1985, s. 4-5.

<sup>31</sup>M. G. Folliot, *Le transport aerien international, Evolution et perspectives*, Paris 1977, s. 18; C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 19; Szerzej: M. Kołodziej, *Pierwsza światowa konwencja lotnicza i działalność jej stałego organu Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA) 1919-1940*, Artykuł z: *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio K, Politologia*. Vol. 9, s. 31-45, [http://dlibra.umcs.lublin.pl/dlibra/applet?mimetype=image%2Fxdjvu&sec=false&handler=djvu\\_html5&content\\_url=%2FContent%2F5621%2Fczas20956\\_9\\_3.djvu&p=3](http://dlibra.umcs.lublin.pl/dlibra/applet?mimetype=image%2Fxdjvu&sec=false&handler=djvu_html5&content_url=%2FContent%2F5621%2Fczas20956_9_3.djvu&p=3), [dostęp: 24.05.2020 r.]. Zgodnie z art.

utworzeniu Komisji Aerounatycznej Konferencji Pokojowej (ang. *Aeronautical Commission of the Peace Conference*)<sup>32</sup> na podstawie dwóch decyzji wydanych przez Najwyższą Radę Konferencji Pokojowej (ang. *the Supreme Council of the Peace Conference*). Kolejnym działaniem było ustanowienie Międzynarodowego Technicznego Komitetu Ekspertów Prawno-Lotniczych (fran. *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, C.I.T.E.J.A*)<sup>33</sup> podczas Międzynarodowej Konferencji Prawa Prywatnego Lotniczego<sup>34</sup>. Następnie w 1929 r. (4-12 październik) w Warszawie miała miejsce II Międzynarodowa Konferencja Dyplomatyczna Prawa Prywatnego Lotniczego. Skutkiem prowadzonych obrad było opracowanie Konwencji warszawskiej<sup>35</sup>.

Wraz z rozwojem lotnictwa cywilnego pojawiło się zainteresowanie ze strony państw, aby nadzorować i kontrolować proces konstrukcji oraz produkcji statków powietrznych, które zapewniają możliwość szybkiego przemieszczania się. W konsekwencji tego w 1944 r. w Chicago miała miejsce Konferencja Lotnictwa Cywilnego. Motywacją do zwołania wspomnianego wydarzenia było omówienie kwestii dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Inicjatorem konferencji były Stany Zjednoczone reprezentowane przez prezydenta F. D. Roosevelta, który zaprosił aż 55 przedstawicieli państw alianckich i neutralnych<sup>36</sup>. Skutkiem odbycia się

---

34 Konwencji paryskiej Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej była stałą komisją, działającą pod władzą Ligi Narodów. Każde państwo mogło posiadać nie więcej niż dwóch przedstawicieli w rej Komisji oraz miało tylko jeden głos.

<sup>32</sup> Komisja była złożona z 12 członków (Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Belgia, Francja, Włochy, Brazylia, Kuba, Grecja, Japonia, Portugalia, Rumunia, Państwo Słoweńców, Chorwatów i Serbów).

<sup>33</sup> [https://applications.icao.int/postalhistory/international\\_legal\\_instruments\\_before\\_ICAO.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/international_legal_instruments_before_ICAO.htm), [dostęp: 24.05.2020 r.].

<sup>34</sup> I. H. Ph. Diederkis-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Netherlands 1985, s. 6.; [https://applications.icao.int/postalhistory/international\\_legal\\_instruments\\_before\\_ICAO.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/international_legal_instruments_before_ICAO.htm), [dostęp: 24.05.2020 r.]. Konferencja odbyła się od 27 Października do 6 listopada 1925 roku. W konferencji uczestniczyło 44 delegatów oraz obserwatorzy z Stanów Zjednoczonych, Japonii i Węgier. W czasie spotkania debatowano nad odpowiedzialnością przewoźnika i kodyfikacją prawa prywatnego lotniczego.

<sup>35</sup> Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r.), Dz.U. 1933 nr 8 poz. 49. Szerzej o Konferencji warszawskiej: L. Babiński, *Międzynarodowa unifikacja prawa przewozu lotniczego na tle Konwencji warszawskiej*, Studia prawnicze, Warszawa 1968, z. 18, s. 6-14. Szerzej o Konwencji warszawskiej: J. Rajski, *Potrzeba rewizji Konwencji warszawskiej ujednocniającej przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu lotniczego*, Nowe Prawo, Warszawa 1968, n 4, s. 588-600; M. Polkowska, *System warszawski-zarys problematyki*, Studia Iuridica XLI/2003, s. 189 i n.

<sup>36</sup> I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego*, Warszawa 2019, s. 19-21. Szerzej o ICAO: S. Zajas, *Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i jej wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa*, Zeszyty Naukowe AON nr 4(101) 2015; C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 228-237; I. Kraśnicka, *The international civil aviation organization and its challenges on the 70th anniversary of the Chicago Convention*, [w:] *New challenges for International Organisations*, red. J. Nowakowska-Małusecka, Katowice 2016, s. 219-228.

Konferencji było powstanie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (dalej Konwencja chicagowska)<sup>37</sup>. W preambule tego aktu można zauważyć, że państwa stworzyły ten dokument, aby międzynarodowe lotnictwo cywilne rozwijało się w sposób pewny i prawidłowy. Ponadto celem publikacji było ustanowienie międzynarodowych służb transportu lotniczego na zasadzie jednakowych możliwości dla wszystkich. Co więcej, Konwencja chicagowska uregulowała między innymi kwestie suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, przelotu statków powietrznych nad terytorium państw, czy dochodzenia w sprawie wypadków lotniczych<sup>38</sup>. Należy wspomnieć, iż w Konwencji chicagowskiej pojawił się art. 37, który odnosił się do przyjęcia międzynarodowych *norm i zasad postępowania* (ang. *Standards and Recommendations Practices, SAPRs*). Zgodnie z jego brzmieniem ICAO może przyjmować, jak i zmieniać międzynarodowe normy, zalecane metody, zasady postępowania, które odnoszą się m.in. do bezpieczeństwa<sup>39</sup>. Nie można jednak nie zauważyć, iż państwa, które nie mogą wprowadzić wymienionych norm, czy zasad, powinny niezwłocznie powiadomić ICAO o zachodzących różnicach między przepisami międzynarodowymi, a krajowymi danego państwa. Tym samym wydaje się, że Konwencja chicagowska pozostawia pewną dowolność, co do stosowanych środków mających zapewnić bezpieczeństwo lotnicze. Warto nadmienić, iż zgodnie z tym aktem została utworzona ICAO, która miała zastąpić już istniejącą Tymczasową Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *the Provisional International Civil Aviation Organisation, PICA0*)<sup>40</sup>. PICA0 była tymczasową organizacją, która powstała na mocy Tymczasowego Układu o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ang. *The Interim Agreement on International Civil Aviation*) i miała być organem doradczym

---

<sup>37</sup> Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U.1959.35.212 z dnia 1959.06.26.

<sup>38</sup> Szerzej o zasadzie suwerenności państwa nad przestrzenią powietrzną i możliwością zestrzelenia statku powietrznego: E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego*, [w:] *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, red. E. Dynia, D. Kuźniar-Kwiatek, Rzeszów 2016, s. 9-21; I. Kraśnicka, *Dopuszczalność zestrzelenia samolotu pasażerskiego nielegalnie przekraczającego powietrzną granicę terytorium państwa - nowe propozycje w prawie polskim na tle rozwiązań innych porządków prawnych*, [w:] *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, red. J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz, Warszawa 2015, s. 328-343.

<sup>39</sup> Konwencja chicagowska.

<sup>40</sup> Była to organizacja, która funkcjonowała od 6 czerwca do 4 kwietnia 1947 roku. Była poprzedniczką ICAO. <https://www.icao.int/secretariat/technicalcooperation/pages/history.aspx>, [dostęp: 24.05.2020 r.]; I. H. Ph. Diederik-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Netherlands 1985, s. 6; <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/provisional-international-civil-aviation-organization/EB9339BF2E9D5B28259E1896F2C5170C>, [dostęp: 24.05.2020 r.].

oraz koordynującym<sup>41</sup>. PICA0 składała się z Rady Tymczasowej (ang. *Interim Council*) i Zgromadzenia Tymczasowego (ang. *Interim Assembly*)<sup>42</sup>. Pierwsze posiedzenie Rady Tymczasowej odbyło się w czerwcu 1945 r. w Montrealu. Natomiast inauguracyjne spotkanie Tymczasowego Zgromadzenia miało miejsce w 1946 r.<sup>43</sup>. Należy podkreślić, iż działalność tej organizacji nie trwała długo bowiem po ratyfikacji Konwencji chicagowskiej 4 kwietnia 1947 r., przekształciła się w Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego<sup>44</sup> (ang. *International Civil Aviation Organisation, ICAO*)<sup>45</sup>. Pierwsze oficjalne Zgromadzenie ICAO odbyło się w maju 1947 r.

Ponadto 19 kwietnia 1945 r. zostało powołane do życia Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (ang. *The International Air Transport Association, IATA*)<sup>46</sup> podczas Międzynarodowej Konferencji Transportu Lotniczego przewoźników lotniczych (ang. *The International Air Transport Conference of international airlines*) w Hawanie na Kubie<sup>47</sup>. Organizacja ta zrzesza około 290 przewoźników lotniczych. Jej zadaniem jest m.in. wsparcie przemysłu lotniczego. Co więcej, nadaje lotniskom i liniom lotniczym kod IATA<sup>48</sup>. Również IATA zajmuje się regulacją transportu lotniczego towarów niebezpiecznych i wydaje, np. Podręcznik IATA dotyczący towarów niebezpiecznych (ang. *IATA Dangerous Good Regulations manual*)<sup>49</sup>.

---

<sup>41</sup>The Interim Agreement on International Civil Aviation, <https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000003-0929.pdf>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>42</sup> <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx>, [dostęp: 21.06.2020 r.]. Szerzej o PICA0: I. Kraśnicka, *Standardy Żegluga powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego*, Warszawa 2019, s. 32-36.

<sup>43</sup> Cykliczne posiedzenia Tymczasowego Zgromadzenia były prekursorem obecnych cyklicznych (co trzy lata) Zgromadzeń ICAO.

<sup>44</sup> Szerzej o ICAO i jej roli w zapewnieniu bezpieczeństwa: E. Dynia, *Rola ICAO w zapewnieniu bezpieczeństwa żegluga powietrznej*, [w:] *Aktualne problemy prawa lotniczego*, red. E. Dynia, P. Ciecicki, Rzeszów 2015, s. 7-17.

<sup>45</sup> PICA0 odbyła tylko dwa posiedzenia zanim zakończyła swoją działalność. Szerzej: L. Babiński, *Międzynarodowa unifikacja prawa przewozu lotniczego na tle Konwencji warszawskiej*, *Studia prawnicze*, Warszawa 1968, z. 18, s. 48; L. Weber, *International Civil Aviation Organisation*, Kluwer Law International B.V. 2017, books.google.pl, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>46</sup> Pierwsze Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych (IATA - International Air Traffic Association) powstało w 1929 r. Szerzej: L. Babiński, *Międzynarodowa unifikacja prawa przewozu lotniczego na tle Konwencji warszawskiej*, *Studia prawnicze*, Warszawa 1968, z. 18, s. 6-14.

<sup>47</sup> <https://www.iata.org/en/about/history/>, [dostęp: 24.05.2020 r.]. Szerzej: I. H. Ph. Diederikis-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Netherlands 1985, s. 7; P. Dupont, *Droit aérien*, Editions A. Pedone 2015, s. 28-33.

<sup>48</sup> Kod linii IATA jest to dwuznakowy kod alfanumeryczny przypisany przez IATA konkretnym liniom lotniczym. Tworzy on pierwszą część numeru lotu, np. LO676 oznacza lot PLL "LOT" (LO to kod linii LOT) nr 676 a BA1540 to lot linii British Airways nr 1540. Tym samym kod linii IATA jest wyróżnikiem linii lotniczej w systemach rezerwacji miejsc, rozkładach lotów, na biletach lotniczych, rachunkach i komunikacji lotniczej. Kod lotniska IATA jest to trzyliterowy kod alfanumeryczny służący do oznaczania portów lotniczych na całym świecie, np. KAT – Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice.

<sup>49</sup> <https://www.iata.org/en/publications/dgr/>, [dostęp: 07.07.2020 r.].

Kolejnym etapem wzmacniania poziomu bezpieczeństwa było stworzenie w 1955 r. Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ang. *European Civil Aviation Conference, ECAC*)<sup>50</sup>, w której uczestniczyło 19 państw. Powstała dzięki Konferencji ds. koordynacji europejskiego transportu lotniczego, zwołanej z inicjatywy Rady Europy przez ICAO w Strasburgu w dniach 21 kwietnia – 8 maja 1945 r. Początkowo, organizacja miała charakter tylko doradczy, ponieważ wszystkie uwagi oraz rekomendacje musiały być akceptowane przez państwa. Obecnie w jej skład wchodzi 44 członków<sup>51</sup>.

Następnym okresem w historii lotnictwa były lata 70 aż do lat 90 XX wieku. Należy nadmienić, iż w tym czasie istotnymi czynnikami, które wpływały na poziom bezpieczeństwa były wady techniczne, czy konstrukcyjne statków powietrznych<sup>52</sup>. Konsekwencją tego było wdrożenie działalności mającej na celu badanie wypadków lotniczych oraz polepszenie techniki. Wtedy też został odnotowany spadek ilości wypadków lotniczych<sup>53</sup>. Na taki stan miało wpływ to, iż nastąpił rozwój technologiczny<sup>54</sup> oraz zaczęto tworzyć szczegółowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotniczego. Nie ulega wątpliwości, że wraz z eliminacją usterek technicznych, uwidoczniły się błędy popełniane przez ludzi<sup>55</sup>. W ten sposób zauważono, że osoby pracujące w branży lotniczej mogą być źródłem zagrożeń bezpieczeństwa<sup>56</sup>.

---

<sup>50</sup> Szerzej o ECAC: <https://www.ecac-ceac.org/>, [dostęp: 11.05.2020 r.]; I. H. Ph. Diederkis-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Netherlands 1985, s. 36.

<sup>51</sup> Lista członków ECAC: <https://www.ecac-ceac.org/member-states>, [dostęp: 25.05.2020 r.]. Szerzej o IATA: C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 237-241.

<sup>52</sup> Przykładem wypadku lotniczego, którego przyczyną była wada silnika był rejs samolotu LOT-u w 1987 roku. W wyniku tej katastrofy śmierć poniosło 183 pasażerów razem z załogą. Szerzej o: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19870509-0>, [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>53</sup> <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>, [dostęp: 10.05.2020 r.].

<sup>54</sup> Został wprowadzony m.in. system TCAS – pokładowy system zapobiegający zderzeniom statków powietrznych. TCAS (ang. Traffic Alert and Collision Avoidance System) jest systemem instalowanym na pokładach większości obecnie latających samolotów (powyżej 19 osób albo powyżej 5.700 kg maksymalnej masy startowej). Oprócz tego TCAS jest jedynym dostępnym urządzeniem spełniającym wymogi ICAO dla ACAS (Airborne Collision Avoidance System); [https://www.skybrary.aero/index.php/Airborne\\_Collision\\_Avoidance\\_System\\_\(ACAS\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Airborne_Collision_Avoidance_System_(ACAS)), [dostęp: 03.07.2020 r.]. Innym systemem jest GPWS (Ground Proximity Warning System), który ostrzega pilotów o odległości ich samolotu w stosunku do powierzchni ziemi. Każdy GPWS montowany na samolotach przewożących pasażerów musi udzielać informacji albo ostrzegać przez podświetlenie napisu i głosem. [https://skybrary.aero/index.php/Terrain\\_Avoidance\\_and\\_Warning\\_System\\_\(TAWS\)](https://skybrary.aero/index.php/Terrain_Avoidance_and_Warning_System_(TAWS)), [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>55</sup> Zgodnie z Human Factors Analysis and Classification System (HFACS), czyli Systemem analizy i klasyfikacji czynników ludzkich, błędy ludzkie możemy podzielić na cztery poziomy: niebezpieczne działania operatorów, warunki wstępne dotyczące niebezpiecznego działania, niebezpieczny nadzór oraz wpływy organizacyjne. Szerzej o Systemie analizy i klasyfikacji czynników ludzkich : [https://www.skybrary.aero/index.php/Human\\_Factors\\_Analysis\\_and\\_Classification\\_System\\_\(HFACS\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Human_Factors_Analysis_and_Classification_System_(HFACS)), [dostęp: 04.07.2020 r.].

<sup>56</sup> Zestawienie zdarzeń lotniczych, których przyczyną był czynnik ludzki: B. Greneda, H. Turzyńska, *Czynnik ludzki i jego wpływ na bezpieczeństwo lotów*, Warszawa 2016, s. 141-167.

Ostatnim etapem w ewolucji bezpieczeństwa jest okres od połowy lat dziewięćdziesiątych aż do dzisiaj, w którym bezpieczeństwo zaczęto postrzegać jako pewien system, nie tylko obejmujący czynniki ludzkie, techniczne, ale też organizacyjne. W konsekwencji tego została wyodrębniona nowa przyczyna wypadków lotniczych – przyczyna organizacyjna. W jej zakres wchodzi kultura i zasady postępowania danego przedsiębiorstwa. Oprócz tego, *novum* w zakresie bezpieczeństwa lotniczego było nie tylko pozyskiwanie i analiza danych, tylko i wyłącznie po wypadkach lub incydentach lotniczych, ale też rutynowa, prewencyjna analiza zebranych informacji. Dzięki temu możliwe jest monitorowanie ryzyka i wykrywanie zagrożeń związanych z bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego, co stanowi *system zarządzania bezpieczeństwem*<sup>57</sup>.

Podsumowując powyższe rozważania należy stwierdzić, iż państwa stopniowo przekonywały się do tego, aby ustanowić jednolite przepisy, dotyczące bezpieczeństwa lotniczego. Z biegiem czasu uwidoczniła się potrzeba kompleksowej regulacji prawa lotniczego. W rezultacie tego powstawały nowe akty prawne, które szczegółowo opisywały, np. badanie wypadków lotniczych, czy zapobieganie bezprawnej ingerencji. Warto zauważyć, że na przestrzeni lat wzrosła też świadomość społeczności międzynarodowej o zagrożeniach, istniejących w lotnictwie cywilnym. Ponadto zmieniło się też podejście państw do bezpieczeństwa lotniczego, co skutkowało tworzeniem organizacji, zajmujących się bezpieczeństwem lotniczym. Warto nadmienić, iż w Kanadzie, USA, państwach Unii Europejskiej oraz Azji Wschodniej corocznie odnotowuje się mniej wypadków niż w Afryce, Ameryce Północnej, czy Azji Centralnej i Zachodniej. Wynika to z faktu, iż pierwsza grupa państw dysponuje lepszymi samolotami. Oprócz tego pracownicy linii, czy portów mają większy dostęp do szkoleń. Piloci mogą używać nowoczesnych symulatorów lotu oraz mają zapewnioną wystarczającą liczbę godzin szkoleniowych. Niestety, państwa znajdujące się w drugiej grupie nie posiadają środków finansowych, umożliwiających profesjonalne przeszkolenie kadr lotniczych. Co więcej, pojawiają się błędy w komunikacji pomiędzy załogami statków, a kontrolerami, wynikające z braku znajomości języka angielskiego oraz frazeologii lotniczej<sup>58</sup>. Istotnym czynnikiem wpływającym na różnice w statystykach pomiędzy dwoma grupami państw jest

---

<sup>57</sup> Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem wydanie nr 3, [http://edziennik.ulc.gov.pl/api/DU\\_ULC/2015/64/oryginal/Zalacznik1.pdf](http://edziennik.ulc.gov.pl/api/DU_ULC/2015/64/oryginal/Zalacznik1.pdf), dostęp: 04.07.2020 r.

<sup>58</sup> E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów*, Radom 2011, s. 21.

funkcjonowanie organizacji lotniczych, które nadzorują i kontrolują operacje lotnicze, np. Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), czy ICAO<sup>59</sup>.

### 1.3. System Zarządzania Bezpieczeństwem

Użyte w pracy sformułowanie *system zarządzania bezpieczeństwem* (ang. *Safety management system, SMS*) zostało zaczerpnięte z Załącznika nr 19 do Konwencji chicagowskiej<sup>60</sup>. Zgodnie z nim jest to podejście do zarządzania bezpieczeństwem, które obejmuje szereg niezbędnych komponentów, jakimi są: struktura organizacyjna, zakresy odpowiedzialności i obowiązków, polityka oraz procedury. Inna definicja *systemu zarządzania bezpieczeństwem* znajduje się w trzecim wydaniu Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem<sup>61</sup>. *System zarządzania bezpieczeństwem* jest określony jako *systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem, scalające niezbędne struktury organizacyjne, rozdysponowanie odpowiedzialności, strategiczne sposoby postępowania (policies) oraz procedury*. Rozszerzoną definicję *systemu zarządzania bezpieczeństwem* możemy znaleźć w rozporządzeniu nr 376/2014<sup>62</sup>. W tym akcie prawnym dodano, że *system zarządzania bezpieczeństwem* obejmuje każdy system zarządzania, który niezależnie lub w sposób zintegrowany z innymi systemami zarządzania organizacji dotyczy zarządzania bezpieczeństwem<sup>63</sup>. Cechami SMS są

---

<sup>59</sup> Oprócz nadzoru i kontroli operacji lotniczych ICAO może też rozstrzygać spory międzynarodowe. Szerzej: I. Kraśnicka, *Rozstrzyganie sporów w międzynarodowym lotnictwie cywilnym: "ambitne marzenie a rzeczywistość"*, [w:] *Prawo międzynarodowe: idee a rzeczywistość*, red. E. Cała-Wacinkiewicz, Warszawa 2018, s. 329-349.

<sup>60</sup> Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Zarządzanie bezpieczeństwem. Wydanie drugie, lipiec 2016 r., [https://ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 07.07.2020 r.]. W przedmowie Załącznika nr 19 podkreślano, że zawiera on Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) dotyczące odpowiedzialności i procesów leżących u podstaw zarządzania bezpieczeństwem przez Państwa. Załącznik został najpierw przyjęty przez Radę w dniu 25 lutego 2013 r. zgodnie z postanowieniami Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944 r.) i oznaczony jako Załącznik 19 do Konwencji. Z kolei Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) zostały opracowane w oparciu o postanowienia dotyczące zarządzania bezpieczeństwem pierwotnie przyjęte przez Radę w Załączniku 1, Załączniku 6 Część I, II i III, Załączniku 8, Załączniku 11, Załączniku 13 i Załączniku 14 Tom 1 oraz na podstawie rekomendacji pierwszego specjalnego spotkania SMP (Montreal, 13-14 lutego 2012 r.).

<sup>61</sup> Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem wydanie trzecie, Doc 9859, An/474, <https://docplayer.pl/17610138-Podrecznik-zarzadzania-bezpieczenstwem-smm.html>, [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>62</sup> System zarządzania bezpieczeństwem oznacza systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące niezbędne struktury organizacyjne, zakresy odpowiedzialności, polityki i procedury, a także obejmuje każdy system zarządzania, który — niezależnie lub w sposób zintegrowany z innymi systemami zarządzania organizacji — dotyczy zarządzania bezpieczeństwem.

<sup>63</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr



systematyczność, proaktywność, jawność<sup>64</sup>. Pierwsza z nich odnosi się do wykonywanych zgodnie z planem czynności znajdujących się w obszarze zarządzania bezpieczeństwem. Poprzez systematyczność i wcześniej ustalone działanie można kontrolować ryzyko bezpieczeństwa. Druga cecha jest rozumiana jako zapobieganie zdarzeniom w drodze identyfikacji zagrożeń, nadzór i wprowadzenie środków, które będą łagodzić ryzyka. Jawność SMS przejawia się tym, że każda czynność w obszarze zarządzania bezpieczeństwem jest udokumentowana. Co więcej, istotne w SMS jest to, że zarządzanie bezpieczeństwem powinno zaczynać się już od szczebla kierowniczego. Dzięki temu osoby zajmujące niższe stanowiska mają pewność, że ich działanie musi być nakierowane na poprawę bezpieczeństwa, a jakiegokolwiek odstępstwa od takiego działania, będą nierespektowane w danej społeczności.

Należy podkreślić, iż na poziomie międzynarodowym system zarządzania bezpieczeństwem jest oparty na działalności ICAO, która wydaje dokumenty, m.in. opublikowany w 1984 r. Podręcznik zapobiegania wypadkom (ang. *ICAO Accident Prevention Manual*, doc 9422<sup>65</sup>). Następna edycja Podręcznika została wydana w 2004 r., a najnowsza w 2018 r.<sup>66</sup>. Jednakże w tym samym czasie powstawały projekty Podręczników, które miały dotyczyć zarządzania ruchem lotniczym oraz operacji lotniskowych. Konsekwencją tego było podjęcie decyzji o wydaniu tylko jednego podręcznika, obejmującego te trzy obszary. W ten sposób Podręcznik zapobiegania wypadkom został zastąpiony przez III edycję Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem. Należy zaznaczyć, iż historia SMS sięga 2006 r., kiedy to został wydany pierwszy Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem<sup>67</sup>. Następnie w 2009 r. została opublikowana jego druga wersja. Z kolei 8 maja 2013 r. powstała trzecia edycja Podręcznika<sup>68</sup>, a w 2018 r. - czwarta<sup>69</sup>. Ponadto, aby zapewnić bezpieczeństwo

---

1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=PL>, [dostęp: 11.05.2020 r.].

<sup>64</sup> Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem wydanie trzecie, Doc 9859, An/474.

<sup>65</sup> ICAO accident prevention manual, doc 9422, 2005, <http://www.alpa.org/-/media/ALPA/Files/pdfs/news-events/training/aic-resources/ICAO%20Accident%20Prevention%20Manual.pdf?la=en>, [dostęp: 21.06.2020 r.]. Obecnie ten podręcznik nie jest już aktualny.

<sup>66</sup> IV edycja Podręcznika dostępna na <https://www.unitingaviation.com/publications/9859/#page=1>, [dostęp: 04.07.2020 r.]

<sup>67</sup> Safety Management Manual, first edition, Doc 9859, AN/460.

<sup>68</sup> Szerzej o edycjach Podręcznika zarządzania bezpieczeństwem, <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/tools%20and%20add%20ons/demo.htm>, [dostęp: 12.05.2020 r.].

<sup>69</sup> Safety Management Manual, Fourth Edition, 2018, Doc 9859, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Przepisy/icao/Doc\\_9859\\_\\_Safety\\_Management\\_Manual\\_4th\\_edition\\_2018.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Przepisy/icao/Doc_9859__Safety_Management_Manual_4th_edition_2018.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].

lotnictwa cywilnego ICAO wydaje m.in. *Standards and Recommended Practises (SARPs)*. Są one częścią aneksów do Konwencji Chicagowskiej<sup>70</sup>.

Na uwagę zasługuje to, że w polskim przypadku istnieją wytyczne, które są tworzone w celu realizacji norm i zalecanych metod postępowania zawartych w załączniku nr 19. Tym samym na obecną chwilę zostały wydane następujące wytyczne: Wytyczne Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 oraz Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859<sup>71</sup>.

Europejskie ramy prawne dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego składają się z rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady oraz przepisów wykonawczych opracowywanych przez Komisję w stosownych przypadkach. Mechanizmy oceny wdrożenia i skuteczności ustawodawstwa, które potencjalnie mogą doprowadzić do jego zmiany, są zawarte w odpowiednich aktach prawnych<sup>72</sup>. W związku z tym w preambule rozporządzenia nr 2018/1139 podkreślono konieczność stosowania solidnych zasad zarządzania bezpieczeństwem oraz ustanowienia wspólnych ram planowania i realizacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa<sup>73</sup>. Dalej uznano, że taki stan można osiągnąć poprzez opracowanie na poziomie Unii: Europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego (EPAS) oraz Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (EASP). Ponadto stwierdzono, iż każde państwo członkowskie powinno stworzyć krajowy program bezpieczeństwa zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku 19 do

---

<sup>70</sup> A. J. Stolzer, I. I. Goglia, *Safety Management Systems in Aviation*, s. 227-228; <https://books.google.pl>, [dostęp: 25.05.2020 r.].

<sup>71</sup> Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz.Urz.ULC.2015.66, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-do-stosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>72</sup> Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego, s. 5, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Przepisy/easa/European\\_Aviation\\_Safety\\_Programme\\_2nd\\_edition.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Przepisy/easa/European_Aviation_Safety_Programme_2nd_edition.pdf), [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>73</sup> 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, Dz.U.UE.L.2018.212.1.

Konwencji chicagowskiej<sup>74</sup>. Co więcej, programowi powinien również towarzyszyć plan opisujący działania, które państwo członkowskie musi podjąć w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa<sup>75</sup>. Tym samym można zauważyć, iż dzięki wprowadzeniu w rozporządzeniu nr 2018/1139 specjalnego rozdziału (rozdział II, art. 5-8)<sup>76</sup>, odnoszącego się do zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, została stworzona podstawa prawna do utworzenia EASP i EPAS, ale też dla ustanowienia i utrzymania państwowego programu bezpieczeństwa (ang. *State Safety Programme, SSP*) oraz państwowego planu bezpieczeństwa lotniczego (ang. *State Plan for Aviation Safety, SPAS*) na poziomie każdego państwa członkowskiego<sup>77</sup>.

## 1.4. Programy i plany bezpieczeństwa

### 1.4.1. Poziom uniwersalny

Światowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *Global Aviation Safety Plan, GASP*) to *dokument strategiczny, mający na celu uporządkowanie planowania bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym na poziomie globalnym*<sup>78</sup>. Po raz pierwszy został przedstawiony przez ICAO w 1997 r. Wtedy też niesformalizowane dotąd wnioski i zalecenia, opracowywane w czasie nieformalnych spotkań Komisji Żeglugi Powietrznej (ang. *Air Navigation Commission, ANC*)<sup>79</sup>, zostały ujęte w jednym dokumencie. Należy podkreślić, iż GASP wyznacza strategię określającą priorytety i poprawę bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Ponadto odwołuje się do Globalnego Planu

---

<sup>74</sup> Załącznik 19 do Konwencji chicagowskiej, [https://ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>75</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>76</sup> Ibidem.

<sup>77</sup> Szerzej o EPAS: [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EPAS\\_2020-2024.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EPAS_2020-2024.pdf), [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>78</sup> Szerzej o GASP: <https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/globalny-plan-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym-gasp/4244-globalny-plan-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym-gasp>, [dostęp: 07.01.2023 r.] oraz <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Home.aspx>, [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>79</sup> Zgodnie z art. 56 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Komisja Żeglugi Powietrznej składa się z 19 członków wybranych przez Radę spośród osób nominowanych przez Państwa Członkowskie. Członkowie Komisji wybrani przez Radę. Członkowie Komisji powoływani są na trzyletnią kadencję.

Żegluga Powietrznej (ang. *Global Air Navigation Plan, GANP*)<sup>80</sup>, który jest najwyższym strategicznym dokumentem ICAO dotyczącym nawigacji lotniczej i planem wspierania ewolucji globalnego systemu nawigacji lotniczej, zgodnie z koncepcją operacyjną globalnego zarządzania ruchem lotniczym (GATMOC, Doc 9854<sup>81</sup>) i podręcznikiem w sprawie wymagań systemu zarządzania ruchem lotniczym (Doc 9882<sup>82</sup>). Wspomaga również planowanie wdrażania lokalnego i regionalnego. Tym samym celem zarówno GASP, jak i GANP jest promocja współpracy w obszarze międzynarodowych, regionalnych, czy krajowych inicjatyw, których zadaniem jest harmonizacja bezpiecznego i wydajnego międzynarodowego systemu lotnictwa cywilnego. Aby osiągnąć założone cele, GASP jest na bieżąco aktualizowany. Należy zauważyć, iż wydanie GASP z 2014-2016 wymieniało cele, jakie państwa członkowskie muszą osiągnąć, wśród których wyszczególniono wdrożenie skutecznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem Krajowych Programów Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (SSP)<sup>83</sup>. Kolejnymi edycjami tego dokumentu były: GASP 2017-2019<sup>84</sup>, GASP 2020-2022<sup>85</sup> oraz GASP 2023-2025<sup>86</sup>. Porównując pierwszą edycję z następnymi, można zauważyć, iż w następnych wersjach GASP pojawiły się definicje użytych pojęć oraz załączniki.

Analizując treść wszystkich GASP, można stwierdzić, iż GASP określa zadania, które są skierowane do państw, regionów i branży lotniczej<sup>87</sup>. Ponadto jest podstawą planów i programów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zarówno na poziomie

---

<sup>80</sup>Global Air Navigation Plan, Doc 9750, <https://www.icao.int/airnavigation/Pages/GANP-Resources.aspx>, [dostęp: 07.07.2020 r.].

<sup>81</sup>Global Air Traffic Management Operational Concept, first edition 2015, Doc 9854, AN/458, [https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854\\_cons\\_en%5B1%5D.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854_cons_en%5B1%5D.pdf), [dostęp: 07.07.2020 r.].

<sup>82</sup>Manual on Air Traffic Management System Requirements, First Edition — 2008, Doc 9882, AN/467, [http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao\\_doc\\_9882\\_-\\_manual\\_on\\_atm\\_system\\_requirements\\_-\\_1st\\_edition\\_-\\_2009.pdf](http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao_doc_9882_-_manual_on_atm_system_requirements_-_1st_edition_-_2009.pdf), [dostęp: 07.07.2020 r.].

<sup>83</sup>GASP 2014-2016, Doc 10004, I edycja, s. 4, [http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao\\_doc\\_10004\\_-\\_gasp\\_presentation\\_1.pdf](http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao_doc_10004_-_gasp_presentation_1.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>84</sup>GASP 2017-2019, Doc 10004, II edycja, <https://www.icao.int/meetings/a39/documents/gasp.pdf>, [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>85</sup>GASP 2020-2022, Doc 10004, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/ICAO\\_Doc.10004\\_GASP\\_2020-2022\\_EN.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/ICAO_Doc.10004_GASP_2020-2022_EN.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>86</sup>GASP 2023-2025, Doc 10004, [https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004_en.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>87</sup>Szerzej o GASP: <https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/globalny-plan-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym-gasp/4244-globalny-plan-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym-gasp>, [dostęp: 07.01.2023 r.].

europejskim, jak i krajowym, ponieważ państwa członkowskie UE muszą wzorować się na standardach międzynarodowych<sup>88</sup>.

## 1.4.2. Poziom europejski

### 1.4.2.1. Europejski program bezpieczeństwa lotniczego

Historia powstania Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego (ang. *European Aviation Safety Programme, EAPS*)<sup>89</sup> sięga 2011 r., kiedy został on dołączony jako dokument roboczy służb Komisji do Komunikatu Komisji i Rady do PE. Analizując jego treść, można zauważyć, że zawierał on obowiązujące regulacje EU, które dotyczą bezpieczeństwa lotniczego. Ponadto wskazywał na sposoby identyfikowania i rozwiązywania problemów, czy przeprowadzania inspekcji<sup>90</sup>. Na uwagę zasługuje fakt, że dwie pierwsze wersje rozporządzenia odnoszącego się do EASA (z 2002 r.<sup>91</sup> oraz z 2008 r.<sup>92</sup>) nie wspominały nic zarówno o europejskich, jak i krajowych planach oraz programach bezpieczeństwa lotniczego. Z uwagi na to, iż istniały już dwie wersje EAPS (2011, 2015<sup>93</sup>) uznano, iż konieczne jest stworzenie podstawy prawnej do funkcjonowania tego programu. W konsekwencji do trzeciego rozporządzenia EASA (z 2018 r.) dodano dodatkowy rozdział odnoszący się do wspomnianego zagadnienia. Podkreślić należy fakt, iż zgodnie z rozporządzeniem 1139/2018 Komisja, po konsultacji z Agencją oraz państwami członkowskimi, przyjmuje, publikuje i aktualizuje EASP<sup>94</sup>. Europejski program bezpieczeństwa

---

<sup>88</sup> Szerzej o GASP: <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/globalny-plan-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym>, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Globalny\\_Plan\\_Bezpieczenstwa\\_LC\\_ICAO\\_GASP\\_2017-2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Globalny_Plan_Bezpieczenstwa_LC_ICAO_GASP_2017-2019.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>89</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0670&from=EN>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>90</sup> Commission Staff Working Paper, European Safety Programme, SEC (2011) 1261, Bruksela, 25.10.2011 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011SC1261&from=EN>, [dostęp: 01.07.2020 r.]. Obecna wersja EASP:

[https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Przepisy/easa/European\\_Aviation\\_Safety\\_Programme\\_2nd\\_edition.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Przepisy/easa/European_Aviation_Safety_Programme_2nd_edition.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>91</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2007.88.39.

<sup>92</sup> 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.UE.L.2016.3.1.

<sup>93</sup>The European Aviation Safety Programme Document 2nd edition, s. 4, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Przepisy/easa/European\\_Aviation\\_Safety\\_Programme\\_2nd\\_edition.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Przepisy/easa/European_Aviation_Safety_Programme_2nd_edition.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>94</sup> 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.

lotniczego obejmuje m.in. elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania. Co więcej, EASP opisuje proces opracowywania, przyjmowania, aktualizowania i wdrażania europejskiego planu bezpieczeństwa lotniczego.

#### **1.4.2.2. Wspólnotowy Program SAFA**

Program SAFA został uruchomiony przez Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC)<sup>95</sup> w 1996 r.<sup>96</sup>. Jednakże nie posiadał europejskiej podstawy prawnej, ponieważ opierał się tylko na zobowiązaniu dyrektorów generalnych z państw członkowskich uczestniczących w ECAC. Analizując funkcjonowanie programu SAFA, można stwierdzić, że w każdym państwie biorącym udział w programie SAFA statki powietrzne (państwa trzeciego, w odniesieniu do państw UE, lub zagraniczne, w odniesieniu do państw ECAC spoza UE) mogą zostać poddane kontroli na ziemi, przede wszystkim w zakresie dokumentacji i instrukcji statku powietrznego, licencji członków załogi, ogólnego stanu statku powietrznego oraz obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa. Co więcej, podkreślono, że kontrole te opierają się na standardach ICAO, które są zawarte w załącznikach 1 (licencjonowanie personelu), 6 (eksploatacja statków powietrznych) i 8 (zdatność do lotu statków powietrznych). Ponadto należy nadmienić, że Parlament Europejski i Rada wydały dyrektywę 2004/36/WE, która wprowadziła inspekcję statków powietrznych z państw trzecich korzystających z portów lotniczych w UE jako prawne zobowiązanie państw członkowskich<sup>97</sup>. Oprócz tego Dyrektywa ustanowiła zharmonizowane podejście do skutecznego egzekwowania

---

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 (Tekst mający znaczenie dla EOG.), Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>95</sup> ECAC została założona w 1955 roku. Celem jej działalności jest dbanie o bezpieczny, wydajny system transportu lotniczego. Szerzej o ECAC: <https://www.ecac-ceac.org/>, [dostęp: 10.12.2022 r.]; M. Polkowska, *Polska w międzynarodowych organizacjach lotniczych*, *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, no 31-32 (2014-2015), s. 10-12.

<sup>96</sup> Sprawozdanie Komisji w sprawie Programu Wspólnoty Europejskiej SAFA (Ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych), Dz.U.UE.C.2008.231.1, 2008/C 231/01, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/sprawozdanie-w-sprawie-programu-wspolnoty-europejskiej-safa-ocena-67811207>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>97</sup> Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, L 143/76, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0036&from=EN>, [dostęp: 02.07.2020r.]. Państwa członkowskie miały dwa lata na wdrożenie przepisów wspomnianej dyrektywy poprzez przyjęcie przepisów krajowych.

międzynarodowych norm bezpieczeństwa<sup>98</sup> w UE poprzez harmonizację zasad i procedur kontroli na ziemi statków powietrznych państw trzecich lądujących w portach lotniczych UE. Trzeba wspomnieć, że dyrektywa promowała i ułatwiała wymianę informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym między samymi państwami członkowskimi wraz z Komisją Europejską (WE) i EASA, a także zagranicznymi organami lotnictwa cywilnego i organizacjami międzynarodowymi. Dalej podkreślono kluczową rolę EASA w programie SAFA. Na gruncie tej Dyrektywy EASA ma być administratorem bazy danych, w której przechowywane są wszystkie raporty z kontroli na ziemi przeprowadzonych w ramach programu SAFA. Dzięki raportom, EASA przygotowuje Komisji regularne sprawozdania z analiz zawierające szczegółowe informacje o wynikach kontroli SAFA oraz porady dla Komisji dotyczące wszelkich działań następczych, które uznają za stosowne. Nie można jednak nie zauważyć, że Program SAFA nie zabrania państwu członkowskiemu UE przeprowadzenia kontroli statku powietrznego pochodzącego z innego państwa członkowskiego UE<sup>99</sup>. Przeprowadzając kontrolę, EASA jest wspierana przez grupę ekspertów technicznych z państw członkowskich. Te raporty i inne informacje odnoszące się do bezpieczeństwa są wykorzystywane przez Komisję Europejską jako podstawa do ich dochodzeń pod auspicjami rozporządzenia (WE) nr 2111/2005<sup>100</sup>. Wspomniany akt dotyczy sporządzania wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty oraz informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz<sup>101</sup>. Na gruncie wspomnianego rozporządzenia EASA oraz państwa członkowskie przekazują Komisji wszelkie informacje mogące być istotne w kontekście uaktualniania wspólnotowego wykazu. Ponadto dostawcy usług przewozu lotniczego, krajowe organy lotnictwa cywilnego, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego oraz porty lotnicze na terytorium państw członkowskich udostępniają pasażerom wspólnotowy wykaz tak, aby mogli się zapoznać z tożsamością przewoźnika

---

<sup>98</sup> Zgodnie z tą dyrektywą międzynarodowe normy bezpieczeństwa to normy bezpieczeństwa zawarte w Konwencji z Chicago oraz załącznikach do niej, obowiązujące w czasie przeprowadzania kontroli.

<sup>99</sup> Commission Staff Working Paper, European Safety Programme, SEC (2011) 1261, Bruksela, 25.10.2011 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011SC1261&from=EN>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>100</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE, Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15—22.

<sup>101</sup> Ibidem.

lotniczego, który obsługuje dany lot i sprawdzić, czy przestrzega odpowiednich norm międzynarodowych<sup>102</sup>.

### 1.4.2.3. Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego

Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *the European Plan for Aviation Safety, EPAS*)<sup>103</sup> stanowi regionalny, pięcioletni plan bezpieczeństwa lotniczego dla państw członkowskich EASA<sup>104</sup>. Oznacza to, że wspomniany plan określa priorytety, czynniki strategiczne i główne zagrożenia wpływające na europejski system lotniczy oraz niezbędne działania mające na celu ograniczenie ryzyka i dalszą poprawę bezpieczeństwa lotniczego. Ponadto jest stale weryfikowany, ulepszany oraz corocznie aktualizowany. Podkreślić należy fakt, że EPAS jest integralną częścią programu prac EASA i jest opracowywany przez tę agencję w ścisłej konsultacji z państwami członkowskimi EASA oraz branżą lotniczą. Głównym celem EPAS jest dalsza poprawa bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska w całej Europie, przy jednoczesnym zapewnieniu równych warunków działania, a także wydajności, proporcjonalności w procesach regulacyjnych. Aspiracyjnym celem bezpieczeństwa EPAS jest ciągła poprawa bezpieczeństwa w rozwijającym się przemyśle lotniczym<sup>105</sup>. Co więcej, EPAS realizuje cele i globalne priorytety określone w GASP, który jest tworzony przez ICAO.

### 1.4.3. Poziom krajowy, polski

#### 1.4.3.1. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym<sup>106</sup> (ang. *State Safety Programme, SPP*) jest zintegrowanym zestawem przepisów i działań mających na celu

---

<sup>102</sup> Wspólnotowy wykaz i wszelkie jego zmiany są niezwłocznie publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Wykaz tzw. „czarnej listy przewoźników lotniczych”: <https://www.ulc.gov.pl/czarna-lista-przewoźników>, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP\\_08\\_1205](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/IP_08_1205), [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/2015/list\\_en.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/2015/list_en.pdf), [dostęp: 02.07.2020 r.]. Zgodnie z Rozporządzenie (WE) Nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. „odpowiednie normy bezpieczeństwa” oznaczają międzynarodowe normy bezpieczeństwa zawarte w Konwencji z Chicago i jej załącznikach oraz, w przypadkach, w których ma to zastosowanie, normy bezpieczeństwa zawarte we właściwych przepisach prawa wspólnotowego.

<sup>103</sup> Szerzej o EPAS: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Przepisy/easa/EPAS\\_2018-2022\\_v228.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Przepisy/easa/EPAS_2018-2022_v228.pdf), [dostęp: 30.06.2020 r.].

<sup>104</sup> Do tej pory opublikowano 9 wydań Planu. Pierwsza edycja została wydana w 2011 roku, a ostatnia w 2022. Szerzej o poszczególnych wydaniach: <https://www.easa.europa.eu/publication-types/european-plan-aviation-safety>, [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>105</sup> Szerzej o EPAS: <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/european-plan-aviation-safety>, [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>106</sup> Dalej: KPBwLC.



podnoszenie poziomu bezpieczeństwa<sup>107</sup>. Załącznik nr 19 Zarządzanie bezpieczeństwem do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. ustanowił standardy dla KPBwLC<sup>108</sup> i zobowiązał Państwa Członkowskie do implementowania takiego programu<sup>109</sup>. W konsekwencji tego zgodnie z rozporządzeniem 2018/1139 każde państwo członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, ustanawia i utrzymuje krajowy program bezpieczeństwa w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego odpowiedzialności<sup>110</sup>. Dalej podkreślono, że program ten musi być proporcjonalny do skali i złożoności tej działalności oraz musi być spójny z europejskim programem bezpieczeństwa lotniczego. Co więcej, wskazano, że program bezpieczeństwa lotniczego obejmuje elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania<sup>111</sup>. Zaznaczyć należy, iż struktura programu jest zgodna ze standardami ICAO, ponieważ treść dokumentu zawiera rozdziały dotyczące: polityki i celów państwa w zakresie bezpieczeństwa; zarządzania ryzykiem; zapewnienia bezpieczeństwa oraz promowania bezpieczeństwa<sup>112</sup>.

#### 1.4.3.2. Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego

Krajowy plan bezpieczeństwa lotniczego<sup>113</sup> (ang. *State Safety Plan, SSP*) jest dołączony do Krajowego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Na podstawie oceny odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa każde państwo

<sup>107</sup> Definicja znajduje się w Załączniku nr 19 do Konwencji chicagowskiej.

<sup>108</sup> Każde Państwo ustanawia i zapewnia funkcjonowanie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC – ang. SSP), który jest współmierny do wielkości i złożoności krajowego systemu lotnictwa cywilnego, ale mogą przekazać funkcje i działania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem innemu Państwu, Regionalnej Organizacji Nadzoru nad Bezpieczeństwem (RSOO) lub Regionalnej Organizacji Badania Wypadków i Incydentów (RAIO).

<sup>109</sup> Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

<sup>110</sup> 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, Dz.U.UE.L.2018.212.1.

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, pkt. 3.1.1., [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

<sup>113</sup> Dalej: KPB.

członkowskie, w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, określa w tym planie główne ryzyko odnoszące się do bezpieczeństwa, na jakie narażony jest jego krajowy system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, oraz określa działania niezbędne do ograniczenia tego ryzyka. Co więcej, KPB zawiera opis ryzyka i działań określonych w Europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, które mają znaczenie dla danego państwa członkowskiego. Dalej w rozporządzeniu 2018/1139 podkreślono, iż każde państwo członkowskie informuje Agencję o ryzyku i działaniach określonych w europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego, których nie uważa ono za mające znaczenie dla swojego krajowego systemu bezpieczeństwa lotniczego, oraz podaje uzasadnienie swojego stanowiska<sup>114</sup>. Należy nadmienić, że do tej pory Rzeczpospolita Polska opublikowała sześć edycji planów bezpieczeństwa: 2017-2020<sup>115</sup>, 2018-2021<sup>116</sup>, 2019-2022<sup>117</sup>, 2020-2023<sup>118</sup>, 2021-2024<sup>119</sup>, 2022-2025<sup>120</sup>. Każde wydanie ma na celu wskazanie obszarów zagrożeń, które są szczegółowo analizowane oraz nadzorowane przez Prezesa ULC. Tym samym zgodnie ze stanowiskiem ULC *plan jest oparty na koncepcji zarządzania ryzykiem, czyli identyfikacji zagrożeń, ich oceny oraz działań mitygujących*<sup>121</sup>. Należy zaznaczyć, iż obszary zagrożeń na potrzeby Krajowego Planu Bezpieczeństwa opierają się na kwestiach wskazanych w EPAS oraz wypracowanych na bazie zgłoszeń środowiska lotniczego. Trzeba podkreślić, że KPB opracowuje się na cztery lata oraz zmienia się go co 12 miesięcy. Ponadto jego nowe wydanie będzie

---

<sup>114</sup>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, Dz.U.UE.L.2018.212.1.

<sup>115</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2017-2020, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa-2017-2020>, [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>116</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2018-2021, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_II\\_v4\\_2.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_II_v4_2.pdf), [dostęp:03.07.2020 r.].

<sup>117</sup>Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2019-2022, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_2019.pdf), [dostęp:03.07.2020 r.].

<sup>118</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2020-2023, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5168-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2020-2023>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>119</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2021-2024, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5656-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2021-2024>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>120</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2022-2025, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5912-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2022-2025>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>121</sup> Ibidem.

obejmowało następne cztery lata. Tym samym nie zakłóci to ciągłości już rozpoczętych działań oraz pozwoli to na planowanie nowych czynności na kolejne lata. Należy nadmienić, iż KPB 2018 w porównaniu do KBP 2017 określa bardziej szczegółowo *wskaźniki poziomu bezpieczeństwa* (ang. *Safety Performance Indicators, SPIs*). Wedle ULC SPIs powinny być tworzone przez podmioty lotnicze, które są objęte obowiązkiem mierzenia poziomu bezpieczeństwa (ang. *Safety Performance Monitoring*)<sup>122</sup>. W konsekwencji tego ośrodki szkolenia lotniczego i operatorzy lotniczy, zarządzający lotniskami użytku publicznego i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej muszą posiadać wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem<sup>123</sup>. Nie można jednak nie wspomnieć o tym, że KPB 2018 aktualizowało kilka wskaźników wprowadzonych w poprzedniej edycji, określało nowe: obszary zagrożeń (np. w krajowych obszarach zagrożeń dodano pkt 3g-3i), zadania i wskaźniki bezpieczeństwa<sup>124</sup>. Analizując cztery ostatnie edycje tego dokumentu: 2019-2022<sup>125</sup>, 2020-2023<sup>126</sup>, 2021-2024<sup>127</sup>, 2022-2025<sup>128</sup>, można zauważyć, jakie zagrożenia na poziomie systemowym, europejskim i krajowym zostały uznane za niebezpieczne dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Wśród nich pojawiły się m.in. zderzenia z ptakami (ang. *birdstrike*), zagrożenia ze strony zwierząt, oślepienia pilotów światłami z ziemi (lasery). Również rozpatrując dane, odnoszące się do zgłaszanych zdarzeń, można sprawdzić, czy nastąpił wzrost czy spadek, co do ilości zdarzeń z danego obszaru zagrożeń. Podkreślić należy, iż w KPB 2020-2023<sup>129</sup> dodano do europejskiego obszaru zagrożeń: Language Proficiency Regulation Implementation (LPRI) oraz oszustwa podczas egzaminów (pkt 2j-k). Z

---

<sup>122</sup> Informacja ULC: <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarządzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/4453-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2018-2021>, [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>123</sup> Ibidem.

<sup>124</sup> Ibidem.

<sup>125</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2019-2022, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_2019.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>126</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2020-2023, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarządzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5168-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2020-2023>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>127</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2021-2024, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarządzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5656-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2021-2024>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>128</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2022-2025, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarządzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5912-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2022-2025>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>129</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2020-2023, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarządzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5168-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2020-2023>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

kolei w kolejnej edycji 2021-2024<sup>130</sup> w systemowym obszarze zagrożeń uwzględniono wpływ pandemii COVID-19 na prowadzenie bieżącego nadzoru (pkt 1f) oraz przedstawiono statystyki, co do liczby przypadków COVID-19 i wykonywanych operacji lotniczych. Ponadto do europejskiego obszaru zagrożeń dodano implementację rozwiązań SESAR (pkt 2l). W najnowszej wersji KPB usunięto pkt 1f - wpływ pandemii COVID-19. W tym wypadku należy uznać, iż wpływ na to miał wzrost wykonywanych operacji lotniczych oraz spadek liczby zachorowań<sup>131</sup>.

## 2. Źródła i skala zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego

W literaturze przedmiotu istnieje wiele definicji oraz podziałów zagrożeń. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. *zagrożenie jest sytuacją lub przedmiotem z potencjałem możliwości spowodowania śmierci lub urazów ciała osoby, uszkodzeń sprzętu lub konstrukcji, straty materiału lub zmniejszenia możliwości wypełnienia przez osobę określonych funkcji*<sup>132</sup>. Ponadto wedle Załącznika nr 19 do Konwencji chicagowskiej *zagrożenie* (ang. *hazard*) jest *stanem lub obiektem, który potencjalnie może spowodować lub przyczynić się do wystąpienia incydentu lub wypadku statku powietrznego*<sup>133</sup>. Biorąc pod uwagę powyższe należy podkreślić, że zagrożenia możemy podzielić na różne grupy. Jedni dzielą je na obecne oraz potencjalne<sup>134</sup>. Z kolei zgodnie z Podręcznikiem Zarządzania Bezpieczeństwem zagrożenia możemy sklasyfikować na trzy główne grupy: zagrożenia naturalne, techniczne oraz ekonomiczne. Pierwszą grupę stanowią zagrożenia, które są następstwem otoczenia, w których mają miejsce operacje związane z transportem lotniczym. Do tego zbioru można zaliczyć: trudne warunki pogodowe lub zdarzenia klimatyczne (np. huragany, susze); niekorzystne warunki atmosferyczne (np.

<sup>130</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2021-2024, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5656-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2021-2024>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>131</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2022-2025, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5912-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2022-2025>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>132</sup> Art. 2. pkt 10) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, Dz.U. L 122 z 24.4.2014, str. 18—43.

<sup>133</sup> Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, rozdział I, 1-2, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

<sup>134</sup>T. Schóber, I. Koblen, S. Szabo, *Present and potential security threats posed to civil aviation*, INCAS BULLETIN, Volume 4, Issue 2/ 2012, pp. 169 – 175.

ulewne deszcze); zdarzenia geofizyczne (np. erupcje wulkanów<sup>135</sup>); warunki geograficzne (na przykład trudny teren lub rozległe powierzchnie wody); zdarzenia w środowisku naturalnym (np. pożary, dzika przyroda oraz plagi insektów i zarazy); zdarzenia z zakresu zdrowia publicznego (np. epidemie grypy i innych chorób)<sup>136</sup>. Na tym etapie należy podkreślić, iż w następstwie wskazanych wyżej zagrożeń naturalnych, doszło do wielu wypadków lotniczych, np. lot TransAsia Airways w 2004 r.<sup>137</sup>. Istotne jest to, że wypadek lotniczy nie jest nigdy spowodowany przez jeden czynnik, ponieważ co do zasady jest to ciąg kilku przyczyn, które aktywują się w przypadku zaistnienia jakiejś dodatkowej pomyłki. Jest to tak zwana metoda sera szwajcarskiego. Jej twórcą jest James Reason<sup>138</sup>. Warte zaznaczenia jest to, że wśród zagrożeń naturalnych znajduje się m.in. *bird strike*, czyli zderzenie statku powietrznego z ptakami). Przykładem tego typu wypadku lotniczego było awaryjne lądowanie na rzece Hudson<sup>139</sup>. Drugą grupę stanowią zagrożenia techniczne, które odnoszą się do źródeł zasilania lub funkcji decydujących o bezpieczeństwie koniecznych przy operacjach związanych ze świadczeniem usług. W tej grupie znajdują się, np. awarie statków powietrznych i ich systemów, podsystemów, czy urządzeń. Do wypadków lotniczych, których główną przyczyną były kwestie techniczne, możemy zaliczyć, np. katastrofę lotu Air France 4590 w 2000 r.<sup>140</sup>. Trzecią grupę stanowią zagrożenia ekonomiczne, np. a) wzrost gospodarczy, b) recesja; c) koszty materiałów i sprzętu. Oprócz przedstawionych już podziałów istnieje rozróżnienie na militarne i niemilitarne zagrożenia. Biorąc pod uwagę wszystkie podziały, należy przedstawić współczesne (zdefiniowane i potencjalne) zagrożenia lotnictwa cywilnego, jakimi są: uprowadzenie statku powietrznego; terroryzm lotniczy; terroryzm cybernetyczny; zestrzelenia cywilnych statków powietrznych; zagrożenia ze strony bezzałogowych statków

---

<sup>135</sup> Szerzej o erupcji wulkanu jako zagrożeniu lotnictwa cywilnego: D. Alexander, *Volcanic Ash in the Atmosphere and Risks for Civil Aviation: A Study in European Crisis Management*, International Journal of Disaster Risk Science nr 4 (2013), s. 9-19.

<sup>136</sup> Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 2, 2009, pkt 4.3.6, [http://www.ulc.pl/\\_download/bezpieczenstw\\_lotow/standardy\\_sms/podrecznik\\_zarzadzania\\_bezpieczenstwem\\_wydanie\\_ii\\_pl.pdf](http://www.ulc.pl/_download/bezpieczenstw_lotow/standardy_sms/podrecznik_zarzadzania_bezpieczenstwem_wydanie_ii_pl.pdf), [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>137</sup> Lista wypadków lotniczych, których przyczyną były m.in. warunki pogodowe: <https://aviation-safety.net/database/events/event.php?code=WX>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>138</sup> Reason, James (2000-03-18). "Human error: models and management". *British Medical Journal*. 320 (7237): 768–770; "The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems". *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences*. 327 (1241), s. 475–484.

<sup>139</sup> Szerzej o awaryjnym lądowaniu na rzece Hudson: <https://www.nrc.gov/docs/ML1122/ML11228A218.pdf>, [dostęp: 21.06.2020 r.]; A. F. El-Sayed, *Bird Strike in Aviation. Statistics, Analysis and Management*, Wiley 2019, s. 50-53.

<sup>140</sup> <https://aviation-safety.net/database/events/event.php?code=AC>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

powietrznych; *bird strike*; zabawa laserami; rozprzestrzenianie się pandemii. Należy też podkreślić, że główną przyczyną wypadków lotniczych jest czynnik ludzki, który stanowi aż 70-80% wszystkich pozostałych przyczyn. Zważywszy na obecne i potencjalne zagrożenia, można spróbować dokonać ich systematyzacji i zdefiniowania.

## **2.1. Wybrane tradycyjne zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego**

### **2.1.1. Terroryzm lotniczy**

Mimo iż terroryzm lotniczy jest już znanym zjawiskiem w transporcie lotniczym, nadal nie istnieje jego legalna definicja<sup>141</sup>. Jednakże przedstawiciele doktryny próbowali dokonać jego klasyfikacji. Według Z. Galickiego terroryzm lotniczy obejmuje akty terroryzmu międzynarodowego, które są skierowane przeciwko bezpieczeństwu międzynarodowej żeglugi powietrznej. Jednocześnie Galicki zwraca uwagę na podział tego zjawiska na bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym oraz inne czyny zagrażające bezpieczeństwu międzynarodowego lotnictwa cywilnego<sup>142</sup>. Inną definicję przedstawił A. Glen. Zgodnie z nią terroryzmem lotniczym jest część terroryzmu, która jest ukierunkowana na organizacje, aparaturę oraz osoby prowadzące działalność lotniczą lub z niej korzystające<sup>143</sup>. Ponadto Glen przedstawia podział obiektów (na obiekty działalności lotniczej oraz nielotniczej), które mogą być celem terrorystów. Do pierwszej z grup zalicza linie lotnicze, porty lotnicze, agencje żeglugi powietrznej oraz inne obiekty. Z kolei w drugiej grupie znajdują się obiekty chronione (np. obiekty rządowe, elektrownie jądrowe) oraz niechronione (np. obiekty religijne, obiekty komunikacyjne)<sup>144</sup>. Inne zestawienie zaproponował K. Jałoszyński, w którym znalazły się cztery kategorie aktów stanowiące terroryzm powietrzny: atak na pokładzie samolotu, atak dokonany z powietrza, atak na statek powietrzny, atak na infrastrukturę logistyczną<sup>145</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, warto mieć na uwadze obszar *security*, którego celem jest ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, jakimi są ataki terrorystyczne. Pierwsze przepisy o ochronie lotnictwa cywilnego

---

<sup>141</sup> Szerzej o rozwoju terroryzmu lotniczego: R. Wolniak, *Aviation terrorism and its impact on the aviation industry*, Scientific papers of The Silesian University of Technology, Organisation And Management Series No. 134, 2019, s. 295-304.

<sup>142</sup> Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 1982, s. 34, 36.

<sup>143</sup> A. Glen, *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014, s. 12.

<sup>144</sup> Szerzej: Ibidem, s. 12-17.

<sup>145</sup> A. K. Siadkowski, *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Poznań 2011, s. 15; za K. Jałoszyński, *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem*, Konferencja naukowa, Bezpieczne Niebo, Warszawa 2002, s. 118.

pojawiły się w Załączniku nr 17 do Konwencji chicagowskiej<sup>146</sup>. Tam też określono *security* jako ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Na gruncie tego dokumentu *aktami bezprawnej ingerencji* są akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Dalej podkreślono, że do takiego katalogu można zakwalifikować: bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym; zniszczenie statku powietrznego w obsłudze; wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych lub na lotniskach; wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego; wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych; użycie statku powietrznego w obsłudze w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska; przekazanie nieprawdziwych informacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także bezpieczeństwu pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub całego społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub cywilnego obiektu lotniczego<sup>147</sup>. Tym samym można stwierdzić, iż ochronę lotnictwa cywilnego można zapewnić, stosując różnego rodzaju środki i wykorzystując do tego zasoby ludzkie oraz materialne<sup>148</sup>. Ponadto ewolucja zjawiska terroryzmu oraz jego odmian skutkowałą pojawieniem się aktów międzynarodowych, które regulowały kwestie walki z aktami bezprawnej ingerencji. W obszarze walki z terroryzmem lotniczym weszły w życie następujące dokumenty, które będą stanowiły system tokijsko-hasko-montrealско-pekiński<sup>149</sup>: Konwencja chicagowska<sup>150</sup> i załącznik nr 17<sup>151</sup>; Konwencja o przestępstwach i niektórych innych

---

<sup>146</sup> Załącznik nr 17 do Konwencji Chicagowskiej, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_17.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_17.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

<sup>147</sup> Ibidem.

<sup>148</sup> Ibidem.

<sup>149</sup> Szerzej o aktach prawa międzynarodowego dotyczącego zwalczania terroryzmu lotniczego: K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, Aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 22-35; J. Barcik, *Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego*, Warszawa 2004, s. 22-29; A. K. Siadkowski, *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Dąbrowa Górnicza 2015, s. 15-39; M. Żylicz, *Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 95-99; Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 1981, s. 43-51.

<sup>150</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U.1959.35.212.

<sup>151</sup> Załącznik nr 17 do Konwencji chicagowskiej, [https://ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_17.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_17.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

czynach popełnionych na pokładzie samolotu powietrznego (konwencja tokijska)<sup>152</sup>; Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi (konwencja haska)<sup>153</sup>; Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (konwencja montrealaska)<sup>154</sup>; Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r.<sup>155</sup>; Konwencja pekińska z 2010 r., zastępująca Konwencję montrealaską z 23 września 1971 r.<sup>156</sup>; Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzony w Pekinie dnia 10 września 2010 r.<sup>157</sup>.

Oprócz wyżej wymienionych aktów prawnych istnieją inne dokumenty wydawane przez EASA. Należy wspomnieć, iż w konsekwencji wydarzeń z 25 marca 2015 r. (katastrofa lotu Germanwings 9525) EASA opublikowała wiele dokumentów<sup>158</sup>, które dotyczyły zwiększenia bezpieczeństwa w zakresie wskazanym w rekomendacjach raportu przygotowanego przez *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses* (francuskie władze lotnicze)<sup>159</sup>. Tym samym został wydany *The Task Force*, w którym powołana grupa

---

<sup>152</sup> Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., Dz.U.1971.15.147. Konwencja została przyjęta przez 185 państw.

<sup>153</sup> Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Dz.U.1972.25.181. Konwencja została przyjęta przez 185 państw. Szerzej o konwencji i jej przepisach: S. Shubber, *Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970: A New Regime?*, *The International and Comparative Law Quarterly*, Oct., 1973, Vol. 22, No. 4 (Oct., 1973), pp. 687-726; C. Y. November, *Aircraft Piracy: The Hague Hijacking Convention*, *The International Lawyer*, July 1972, Vol. 6, No. 3 (July 1972), pp. 642-656.

<sup>154</sup> Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Dz.U.1976.8.37. Konwencja została przyjęta przez 188 państw.

<sup>155</sup> Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Dz.U. 2006 Nr 48, poz. 348. Protokół został przyjęty przez 171 państw.

<sup>156</sup> Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów związanych z międzynarodowym lotnictwem cywilnym, sporządzona w Pekinie dnia 10 września 2010, zastępująca Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971

r., [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_convention\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>157</sup> Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzony w Pekinie dnia 10 września 2010 r., [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_protocol\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_protocol_multi.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>158</sup> Szerzej o podjętych działaniach przez EASA w kwestii wypadku lotniczego linii Germanwings: <https://www.easa.europa.eu/news-categories/germanwings-flight-9525?page=1>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>159</sup> Raport Bureau d'Enquêtes et d'Analyses, [https://bea.aero/uploads/tx\\_elydrapports/BEA2015-0125.en-LR.pdf](https://bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2015-0125.en-LR.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].



zadaniowa z EASA, umieściła swoje rekomendacje, co do bezpieczeństwa odbywanych lotów<sup>160</sup>. Pierwsza z nich odnosiła się do zasady dwóch osób w kokpicie. Zalecane jest, aby ta zasada była przestrzegana oraz linie lotnicze powinny stosować dodatkowe środki zabezpieczające takie jak, np. szkolenie załóg. Następną rekomendacją dotyczyła ewaluacji psychologicznej. Każdy pilot powinien przed rozpoczęciem służby poddać się takiej ocenie. Również konieczne jest szkolenie lekarzy medycyny lotniczej w tym zakresie. Kolejną wytyczną odnosiła się do wykonywania badań na obecność narkotyków lub alkoholu. Czwarte zalecenie dotyczy ustanowienia solidnego programu nadzoru nad wynikami lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, w tym praktycznym zastosowaniem ich wiedzy. Oprócz tego władze krajowe powinny wzmocnić psychologiczne i komunikacyjne aspekty szkoleń i praktyki lekarzy orzeczników medycyny lotniczej<sup>161</sup>. Dalej podkreślono, iż należy stworzyć sieć lekarzy orzeczników medycyny lotniczej w celu udzielania wzajemnego wsparcia. Piąta rekomendacja poruszyła kwestie przepisów krajowych, które miały zapewnić odpowiednią równowagę między poufnością danych pacjenta a ochroną bezpieczeństwa publicznego. Dalej grupa zadaniowa zaleca utworzenie europejskiego repozytorium danych medycyny lotniczej w celu ułatwienia wymiany informacji z zakresu medycyny lotniczej i rozwiązać problem braku deklaracji pilota. Następne zalecenie dotyczyło wdrożenia wsparcia dla pilotów i systemów sprawozdań, które byłyby połączone z systemem zarządzania bezpieczeństwem pracodawcy w ramach bez sankcyjnego środowiska pracy i bez uszczerbku dla zasady *Just Culture*<sup>162</sup>. Również zaznaczono, iż wymagania powinny zostać dostosowane do konkretnych organizacji.

---

<sup>160</sup> Szerzej o The Task Force: <https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/2017-03/Germanwings%20Task%20Force%20Report%2C%20July%202015.pdf>, [dostęp: 07.01.2023 r.].

<sup>161</sup> W polskim porządku prawnym kwestie lekarzy orzeczników medycyny lotniczej reguluje art. 108 ustawy Prawo lotnicze, Dz.U.2019.1580 t.j.

<sup>162</sup> W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 122/18, 24.4.2014 znajduje się definicja zasady just culture. Just culture oznacza politykę, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wyszkolenia, lecz w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody. Szerzej o just culture: P. Kasprzyk, *Problematyka just culture*, [w:] *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, red. A. Konert, Warszawa 2013, s. 98-102; ICAO o Just Culture: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_193\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_193_en.pdf), [dostęp: 02.07.2020 r.]; S. Dekker, *Just culture, Kultura sprawiedliwego traktowania*, Warszawa 2018; F. Pellegrino, *The Just Culture Principles in Aviation Law, Towards a Safety-Oriented Approach*, Legal Studies in International, European and Comparative Criminal Law nr 3, Springer 2019.

### 2.1.3. Wildlife i bird strike

Innym z zagrożeń bezpieczeństwa ruchu lotniczego jest zderzenie z dziką zwierzyną (ang. *wildlife strike*), czy ptakami (ang. *bird strike*)<sup>163</sup>, które jest istotnym problemem w lotnictwie cywilnym<sup>164</sup>. Szacuje się, że w okresie od 2008 r. do 2015 r. zostało zgłoszonych około 97 751 incydentów z udziałem dzikiej zwierzyny w tym w większości z ptactwem<sup>165</sup>. Podkreślenia wymaga to, iż w samych Stanach Zjednoczonych w okresie od 1960 r. do 2004 r. zderzenia z ptakami spowodowały więcej niż 120 zniszczeń cywilnych statków lotniczych, w których śmierć poniosło łącznie 250 osób<sup>166</sup>. Tym samym nie ulega wątpliwości, że każdy lot samolotem może być narażony na kolizję z ptactwem, jeśli zobowiązane do tego podmioty (zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy, czy producent) nie zapewnią odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w tym zakresie<sup>167</sup>. Na terenie portu lotniczego, przede wszystkim do zarządzającego portem lotniczym należy zadbanie o to, aby zminimalizować ryzyko zderzenia statku powietrznego z dziką zwierzyną, czy ptactwem, które może występować w strefie okołolotniskowej<sup>168</sup>. W przypadku tego typu zagrożenia, służby portu lotniczego stosują wiele metod służących odstraszeniu, np. urządzenia pirotechniczne, armatki gazowe, efekty świetle, czy dźwiękowe. Ponadto

---

<sup>163</sup> Pierwszy przypadek bird strike został udokumentowany w 1912 r. Zob.: A. Thompson, *It's a Bird, It's a Plane, It's a Problem: The Impact of Bird Strikes on the Civil Aviation Industry*, Journal of Air Law and Commerce, vol. 75, no. 2, Spring 2010, s. 469, HeinOnline; R. Abeyratne, *Bird Strikes against Aircraft - Issues of Liability*, Transportation Law Journal, vol. 29, no. 1, 2001, s. 63, HeinOnline.

<sup>164</sup> Przykładem katastrofy lotniczej spowodowanej zderzeniem z ptakami był lot samolotu Alaska Boeing E-3 Sentry w 1995 roku. W wyniku wypadku śmierć poniosły wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie. Zgodnie z zapisem z rejestratora głosu, samolot zderzył się ze stadem ptactwa. W konsekwencji tego maszyna straciła moc w silnikach i spadła na ziemię. Transkrypt rozmowy z rejestratora: [https://aviation-safety.net/investigation/cvr/transcripts/cvr\\_yukla27.php](https://aviation-safety.net/investigation/cvr/transcripts/cvr_yukla27.php), [dostęp: 03.07.2020 r.].

<sup>165</sup> Statystyki zdarzeń na stronie ICAO: [https://www.icao.int/safety/IBIS/2008%20-%202015%20Wildlife%20Strike%20Analyses%20\(IBIS\)%20-%20EN.pdf](https://www.icao.int/safety/IBIS/2008%20-%202015%20Wildlife%20Strike%20Analyses%20(IBIS)%20-%20EN.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>166</sup> A. F. El-Sayed, *Bird Strike in Aviation. Statistics, Analysis and Management*, Wiley 2019, s. 28. Szerzej o statystykach wildlife strikes w USA: [https://www.faa.gov/airports/airport\\_safety/wildlife/media/Wildlife-Strike-Report-1990-2018.pdf](https://www.faa.gov/airports/airport_safety/wildlife/media/Wildlife-Strike-Report-1990-2018.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.]; R.A. Michael, *Keep Your Eye on the Birdie: Aircraft Engine Bird Ingestion*, Journal of Air Law and Commerce, vol. 51, no. 4, Summer 1986, s.1007, HeinOnline.

<sup>167</sup> Szerzej: S. Kaczyńska-Adamczyk, *Airport operator and aircraft operator in case of bird strike. Relations, obligations and liability*, Transport Problems 2011, t. 6, z.3, s. 51-59; A. Konert, K. Jaworek, P. Szarama, J. Sznajder, *Odpowiedzialność producenta w przypadku zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami*, Jus Novum, 3/2004, s. 59-68; K. Jaworek, A. Konert, P. Szarama, J. Sznajder, *Problematyka odpowiedzialności Skarbu Państwa oraz innych podmiotów za szkody wyrządzone na skutek zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami*, Jus Novum 2014, nr 1, s. 143.

<sup>168</sup> Zgodnie z analizą wykonaną przez Komitet ds. zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami, do gatunków ptactwa powodujących największe ryzyko zaistnienia kolizji są: bocian biały, gęsi, mewy, bieliki, myszołowy, żurawie, puszczyki, szpaki, gołębie. Szerzej o bird strike: M. Skakuj, B. Grabowska, *Zderzenia statków powietrznych z ptakami – ryzyko, którego nie unikniemy, ale które możemy zminimalizować*, [https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user\\_files/Repozytorium/Safety/Broszura-Zderzenia\\_z\\_ptakami-wer\\_elektroniczna.pdf](https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user_files/Repozytorium/Safety/Broszura-Zderzenia_z_ptakami-wer_elektroniczna.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

mogą zostać wykorzystane środki chemiczne, pułapki, czy przeszkolone ptaki sokolnicze. Należy zaznaczyć, że zarządzający portem lotniczym korzysta również z naturalnych sposobów odstraszania ptactwa takich jak: usuwanie roślinności oraz koszenie trawy (tak, aby nie przekraczała 10-20 cm i nie była źródłem pożywienia, czy miejscem ukrywania się ptactwa); osuszanie zbiorników wodnych wokół lotniska; usuwanie wysypisk śmieci w pobliżu portu lotniczego; odstraszanie za pomocą specjalnie wyszkolonych do tego psów i ptaków drapieżnych<sup>169</sup>. Mimo iż istnieje wiele metod, za pomocą których można zminimalizować ryzyko wystąpienia kolizji samolotu z ptakami, trzeba podkreślić, iż nie są one trwałe oraz należy je stosować przemiennie, tak aby ptactwo nie przyzwyczało się do stosowanego środka. Nie ulega wątpliwości, iż zderzenie z dziką zwierzyną może spowodować wiele strat materialnych (np. uszkodzenie samolotu), ale również prowadzić do uszkodzenia, zranienia ciała lub śmierci pasażerów, załogi lotniczej statku powietrznego, czy osób znajdujących się na ziemi<sup>170</sup>.

Oprócz tego, należy zaznaczyć, że *wildlife* lub *bird strike* może mieć wpływ na opóźnienie lub odwołanie lotu. Przełomowym orzeczeniem dotyczącym odpowiedzialności za zderzenie z ptakami jest wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie Marcela Pešková, Jiří Peška przeciwko Travel Service a.s. (C-315/15)<sup>171</sup>. Na podstawie przedstawionego stanu faktycznego zostało stwierdzone, że pasażerowie nie mogą żądać odszkodowania za opóźnienie lotu wynikające ze zderzenia się z ptakami, ponieważ jest to nadzwyczajna okoliczność, która zwalnia przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty kwot wskazanych w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004<sup>172</sup>. W uzasadnieniu zostały podniesione argumenty, iż kolizja z

---

<sup>169</sup> Szerzej o środkach stosowanych w celu odstraszania zwierząt: A. F. El-Sayed, *Bird Strike in Aviation. Statistics, Analysis and Management*, Wiley 2019, s. 215-236.

<sup>170</sup> Szerzej o odpowiedzialności cywilnej w przypadku bird strike: A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna w przypadku bird strike*, Jurysta nr 10/2008; R. Abeyratne, *Bird Strikes against Aircraft - Issues of Liability*, *Transportation Law Journal*, vol. 29, no. 1, 2001, s. 69-80, HeinOnline; I. Savic, *Legal Aspects of Bird Strikes*, *Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu*, vol. 62, no. 4, 2012, s. 1188-1206, HeinOnline.

<sup>171</sup> Wyrok TS z 4.05.2017 r., C-315/15, Marcela Pešková i Jiří Peška v. Travel Service A.S., ZOTSiS 2017, nr 5, poz. I-342. W sprawie tej została też wydana Opinia przez Rzecznika Generalnego w 2016 roku, w której przedstawiono odmienne argumenty niż w Wyroku Trybunału. W opinii podkreślono, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż zderzenie ptaka z samolotem, które skutkowało ponad trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do czasu przylotu pierwotnie zaplanowanego, nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu i nie może zatem zwalniać obsługującego przewoźnika lotniczego z ciężącego na nim obowiązku zapłaty odszkodowania.

<sup>172</sup> Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, Dz.U. L 46 z 17.2.2004, str. 1—8.

ptactwem jest niezwykłym, przewidywalnym zdarzeniem przez przewoźnika lotniczego. Ponadto incydenty z udziałem ptaków są niewpisane w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Z kolei w orzecznictwie polskim przykładem sprawy, w której sąd rozpatrywał odwołanie lotu na skutek pojawienia się dzikiej zwierzyny były wyroki WSA w Warszawie: z 31.08.2010 r.<sup>173</sup> oraz z 1.12.2010 r.<sup>174</sup>.

W Polsce rejestracją kolizji z ptakami zajmuje się Urząd Lotnictwa Cywilnego, przy którym powstał Komitet ds. Zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami. Powstał on w 2013 r. i działa na podstawie decyzji nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>175</sup>. Celem jego działalności jest między innymi wymiana informacji, czy zapoznawanie się z nowymi technologiami służącymi przeciwdziałaniu *bird strike*<sup>176</sup>. Co więcej, decyzja określa funkcjonowanie oraz zadania Komitetu i jego członków. Jednocześnie trzeba zwrócić uwagę na Wytyczne Prezesa ULC odnoszące się do przepisów ICAO o zagrożeniach ze strony zwierząt<sup>177</sup>. Ponadto rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz.U.2016.91 j.t.), ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze<sup>178</sup> regulują kwestie dotyczące zderzeń z ptakami<sup>179</sup>.

---

<sup>173</sup> Wyrok WSA w Warszawie z 31.08.2010 r., VII SA/Wa 1185/10, LEX nr 602652. W tym wypadku na płycie lotniska pojawiły się jelenie. Jak zdecydował Sąd opóźnienie spowodowane ich obecnością na płycie lotniska nie jest zdarzeniem nagłym i niespodziewanym w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r.

<sup>174</sup> Wyrok WSA w Warszawie z 1.12.2010 r., VII SA/Wa 1295/10, LEX nr 759934. W tym przypadku loty zostały odwołane decyzją przewoźnika z dnia 20 lutego 2007 roku o zmianie rozkładu lotów w okresie luty-marzec-kwiecień, zatem na okres trzech miesięcy. Podyktowane było to pojawianiem się w rejonie lotniska dzikiej zwierzyny. Przyczyną było pojawienie się saren w okolicy portu lotniczego. Należy podkreślić, iż w sprawie został przedstawiony raport o zdarzeniach lotniczych z udziałem ptaków i dzikich zwierząt na lotnisku w 2007 r. Z dokumentu wynika, iż w związku z zaistniałą w dniu 26 stycznia 2007 r. kolizją z sarną, podjęto określone działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa (intensywne akcje łowieckie, odizolowanie drogi startowej siatką leśną o długości 2 km, ciągłe patrolowanie jej otoczenia przez pojazdy SOL, poprzedzenie każdej operacji przejazdem pojazdu "follow me" po całej drodze startowej).

<sup>175</sup> Szerzej o powołaniu Komitetu ds. Zderzeń statków powietrznych, [https://ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/decyzja\\_nr\\_3\\_powolanie\\_komitetu.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/lotniska/decyzja_nr_3_powolanie_komitetu.pdf), [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>176</sup> Szerzej o Komitecie ds. Zderzeń statków powietrznych: [www.kolizjezptakami.pl](http://www.kolizjezptakami.pl), [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>177</sup> Wytyczne Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9137 – „Podręcznik służb portu lotniczego”, część 3 – „Kontrola i zmniejszanie zagrożeń ze strony zwierząt”,

[https://ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/wyt\\_nr\\_10\\_doc\\_9137\\_cz\\_3\\_zwierzeta.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/lotniska/wyt_nr_10_doc_9137_cz_3_zwierzeta.pdf), [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>178</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2018 r. poz.1183, 1029 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235).

<sup>179</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 roku w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz.U.2016.91 j.t.).

Należy nadmienić, iż na poziomie międzynarodowym istnieje Międzynarodowe Stowarzyszenie do spraw Zderzeń z Ptakami (ang. *World Birdstrike Association, WBA*)<sup>180</sup>. Oprócz tego powstały następujące przepisy Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) m.in. w Załączniku 14 ICAO – „Lotniska”<sup>181</sup>, Załączniku 15 ICAO – „Służby Informacji Lotniczej”<sup>182</sup>, Załączniku 19 ICAO – „Zarządzanie Bezpieczeństwem”<sup>183</sup> oraz w Podręczniku Służb Portu Lotniczego ICAO Doc. 9137 Część 3 – „Kontrola i zmniejszanie zagrożeń ze strony zwierząt” (opublikowanym Wytycznymi Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez ICAO w Doc. 9137 część 3)<sup>184</sup>.

Z kolei na poziomie europejskim kwestię tę reguluje rozporządzenie nr 139/2014<sup>185</sup>. W świetle tego aktu prawnego państwa członkowskie zapewniają ocenę zagrożeń związanych z możliwością zderzenia z dziką zwierzyną poprzez: ustanowienie krajowej procedury rejestracji i zgłaszania zderzeń dzikiej zwierzyny ze statkami powietrznymi; gromadzenie informacji od operatorów statków powietrznych, pracowników lotnisk i z innych źródeł na temat obecności dzikiej zwierzyny stwarzającej potencjalne zagrożenie dla operacji statków powietrznych; stałą ocenę zagrożenia związanego z dziką zwierzyną wykonywaną przez wykwalifikowanych pracowników. Dalej podkreślono, że państwa członkowskie zapewniają, by zgłoszenia dotyczące zderzeń z dziką zwierzyną były gromadzone i przekazywane do ICAO celem ich wprowadzenia do bazy danych systemu informacji o zderzeniach z ptakami (ang. *The ICAO Bird Strike*

---

<sup>180</sup> Szerzej o WBA: <https://www.worldbirdstrike.com/>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>181</sup> Rozdział 9.4, Zmniejszanie zagrożenia zderzeń ze zwierzętami) Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, LOTNISKA, Tom I, Projektowanie i eksploatacja lotnisk, Wydanie siódme, lipiec 2016, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Za%C5%82%C4%85cznik\\_14\\_Tom\\_I.PDF](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Za%C5%82%C4%85cznik_14_Tom_I.PDF), [dostęp: 01.07.2020 r.]

<sup>182</sup> Załącznik 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Służby Informacji Lotniczej, Wydanie szesnaste, Lipiec 2018, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik15.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik15.pdf), [01.07.2020 r.].

<sup>183</sup> Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Zarządzanie bezpieczeństwem, Wydanie drugie, lipiec 2016 r., [https://ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>184</sup> Rozdział 9, Zmniejszanie niebezpieczeństwa zderzenia z ptakami, Podręcznik Służb Portu Lotniczego, Część 8, Służby Operacyjne Portu Lotniczego, Wydanie I – 1983, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/Doc\\_9137\\_8\\_S%C5%82u%C5%BCby\\_operacyjne\\_pl.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/Doc_9137_8_S%C5%82u%C5%BCby_operacyjne_pl.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>185</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 44/1, 14.2.2014, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0139&from=EN>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

*Information System, IBIS*)<sup>186</sup>. Ponadto w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. pojawiła się wzmianka o tym, iż eksploatacja samolotu musi być chroniona przed zagrożeniami m.in. *bird strike*<sup>187</sup>. Co więcej, kwestia zderzenia z ptakami jest podnoszona w wydawanych przez Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) akceptowalnych sposobach spełniania wymagań (ang. *Acceptable Means of Compliance, AMC*)<sup>188</sup> oraz materiałach zawierających wytyczne (ang. *Guidance Material, GM*) dla władz, organizacji i funkcjonowania lotnisk<sup>189</sup>.

Ponadto, aby zminimalizować ryzyko zaistnienia *bird strike*, a tym samym zachować wysoki poziom bezpieczeństwa lotniczego, EASA wydaje specyfikacje certyfikacyjne dotyczące samolotów, jak i silników<sup>190</sup>, np. CS-23 dla samolotów kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego<sup>191</sup>, CS-25 duże

---

<sup>186</sup> Szerzej o IBIS: <https://www.icao.int/safety/Pages/IBIS.aspx>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>187</sup> Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 – Dz.L 212,22.8.2018, str 1-122.

<sup>188</sup> Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) nie są wiążące. AMC służy jako środek, za pomocą którego można spełnić wymagania zawarte w rozporządzeniu bazowym i przepisach wykonawczych. Wnioskodawcy mogą jednak zdecydować o wykazaniu zgodności z wymogami przy użyciu innych środków. Zarówno krajowe władze lotnicze, jak i organizacje mogą zaproponować alternatywne sposoby spełnienia wymagań. „Alternatywne sposoby spełnienia wymagań” to takie, które proponują alternatywę dla istniejącej AMC. Do propozycji alternatywnych sposobów spełnienia wymagań muszą być dołączone dowody potwierdzające ich zdolność do spełnienia intencji przepisów wykonawczych. Korzystanie z istniejącego AMC daje użytkownikowi korzyści wynikające z przestrzegania przepisów wykonawczych. Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials>, [dostęp: 10.04.2021 r.].

<sup>189</sup> Wytyczne (GM) to niewiążące materiały wyjaśniające i interpretacyjne dotyczące sposobu spełnienia wymagań zawartych w rozporządzeniu bazowym, przepisach wykonawczych, AMC i CS. Zawierają informacje, w tym przykłady, które mają pomóc użytkownikowi w interpretacji i stosowaniu rozporządzenia bazowego, jego przepisów wykonawczych, AMC i CS. Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials>, [dostęp: 10.04.2021 r.].

<sup>190</sup> Szerzej o wymogach certyfikacyjnych: J. Ćwiklak, *Wymogi certyfikacyjne statków powietrznych w aspekcie kolizji z ptakami*, Logistyka, 3/2015, s. 889-898, [http://www.kolizjezptakami.pl/images/files/CWIKLAK\\_Wymogi\\_certyfikacyjne\\_2015.pdf](http://www.kolizjezptakami.pl/images/files/CWIKLAK_Wymogi_certyfikacyjne_2015.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>191</sup> Decyzja nr 2003/14/RM Dyrektora Wykonawczego Agencji z dnia 14 listopada 2003 w sprawie przepisów certyfikacyjnych, obejmujących przepisy zgodności do lotu i akceptowalne sposoby spełnienia dla samolotów kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego («CS-23»), Decyzja ED 2003/14/RM, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/ltt/standatdy/CS-23\\_pl.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/ltt/standatdy/CS-23_pl.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.]. Wersja w oryginale znajduje się na stronie: [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/decision\\_ED\\_2003\\_14\\_RM.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/decision_ED_2003_14_RM.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

samoloty z napędem turbinowym<sup>192</sup>, CS-27 małe śmigłowce<sup>193</sup>, CS-29 duże śmigłowce<sup>194</sup>. Zgodnie z treścią specyfikacji certyfikacyjnych, np. C-25 samolot musi być zaprojektowany tak, aby zapewnić odpowiednią zdolność dalszego bezpiecznego lotu i lądowania samolotu po zderzeniu z ptakiem o wadze 4 funtów, gdy prędkość samolotu (względem ptaka wzdłuż toru lotu samolotu) jest równy  $V_c$  na poziomie morza lub  $0,85 V_c$  na 2438 m (8000 ft), w zależności od tego, która z tych wartości jest bardziej krytyczna. Zgodność może zostać wykazana przez analizę tylko w oparciu o przeprowadzone testy wystarczających reprezentatywnych struktur do podobnego projektu.

## **2.2. Wybrane nowe zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego**

### **2.2.1. Epidemie**

Proces powstawania zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego jest dynamiczny. Obecnie nie możemy przewidzieć, jakie zagrożenia pojawią się w transporcie lotniczym. Jednakże każde, nowe zagrożenie jest wyzwaniem dla lotnictwa cywilnego, ponieważ podmioty, zajmujące się bezpieczeństwem, muszą na bieżąco reagować na zdarzenia, mogące zmniejszyć poziom bezpieczeństwa lotniczego.

Analizując prawo międzynarodowe, można wskazać, że już art. 14 Konwencji chicagowskiej z 1944 r. odnosił się do kwestii szerzenia się chorób<sup>195</sup>. Zgodnie z nim każde umawiające się państwo zobowiązuje się zastosować skuteczne środki w celu przeciwdziałania szerzeniu się za pośrednictwem żeglugi powietrznej cholery, tyfusu (epidemicznego), ospy, żółtej febry i dżumy, jak również wszelkich innych chorób zakaźnych, których określenie w razie potrzeby należy do umawiających się państw. Tym samym ustawodawca stosuje otwarty katalog chorób zakaźnych, które mogą zagrażać bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Ponadto umawiające się państwa mają się porozumiewać w sposób ścisły z organizacjami właściwymi w sprawach przepisów międzynarodowych dotyczących środków sanitarnych, które stosuje się do statków

---

<sup>192</sup> Certification Specifications for Large Aeroplanes CS-25, Amendment 3, 19 September 2007, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/CS-25\\_Amdt%203\\_19.09.07\\_Consolidated%20version.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/CS-25_Amdt%203_19.09.07_Consolidated%20version.pdf), [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/cs-25\\_amendment\\_25.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/cs-25_amendment_25.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>193</sup>CS-27: <https://www.easa.europa.eu/certification-specifications/cs-27-small-rotorcraft>, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/cs-27\\_amendment\\_7.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/cs-27_amendment_7.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>194</sup>CS-29: <https://www.easa.europa.eu/certification-specifications/cs-29-large-rotorcraft>, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/CS-29%20Amendment%208.pdf>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

<sup>195</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. 1959 nr 35 poz. 212 zał. ze zm.).

powietrznych<sup>196</sup>. Przykładem choroby, która wywołała ogromne straty w lotnictwie cywilnym, był wirus COVID-19. Do tej pory lotnictwo cywilne było postrzegane jako najbezpieczniejszy środek transportu. Niestety, epidemia COVID-19 spowodowała zawieszenie zarówno krajowych, jak i międzynarodowych lotów. Wskutek ogólnoświatowego zdrowotnego kryzysu podróz statkiem powietrznym stała się źródłem przenoszenia i szerzenia się wirusa. Tym samym na poziomie międzynarodowym, zgodnie z regulacją art. 14 Konwencji chicagowskiej, Umawiające się strony na bieżąco reagowały na pojawiające się zagrożenia, wydając m.in. wytyczne, czy przeprowadzając konferencje online<sup>197</sup>. Z kolei na poziomie europejskim, organizacją, która reguluje kwestie bezpieczeństwa lotów w związku z COVID-19 jest EASA<sup>198</sup>. W czasie pandemii COVID-19, EASA na bieżąco reaguje na sytuację w państwach członkowskich, wydając następujące dyrektywy: Safety Directive SD No.: 2020-01 Safety Directive under Article 76(6)(b) of Regulation (EU) No 2018/1139<sup>199</sup>; Safety Directive SD No.: 2020-02<sup>200</sup>; Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02<sup>201</sup>; Safety Directive SD-2020-03<sup>202</sup>; Safety Directive SD-2020-04<sup>203</sup>. Analizując treść wskazanych powyżej regulacji, można stwierdzić, iż powstały w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się SARS-CoV-2 w potencjalnie zanieczyszczonej powierzchni wewnątrz statków powietrznych obsługiwanych przez operatorów, którzy są upoważnieni przez EASA zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 452/2014<sup>204</sup>. Ponadto Dyrektywa Bezpieczeństwa 2020-01 została skierowana do krajowych władz

---

<sup>196</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. 1959 nr 35 poz. 212 zał. ze zm.).

<sup>197</sup> Szerzej o działaniach i podjętych środkach przez ICAO w kwestii COVID-19: <https://www.icao.int/EURNAT/Documents/ICAO-COVID-19-MitigationActions.pdf>, [dostęp: 26.06.2020 r.].

<sup>198</sup> Szerzej o działalności EASA podczas pandemii COVID-19: <https://www.easa.europa.eu/covid-19-references>; <https://www.easa.europa.eu/easa-covid-19-resources>, <https://ad.easa.europa.eu/sd-docs/page-1> [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>199</sup> SD-2020-01: zastąpiona przez EASA SD-2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>200</sup> SD-2020-02: zastąpiona przez EASA SD-2020-04 <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-02>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>201</sup> Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>202</sup> SD-2020-03: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>203</sup> SD-2020-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>204</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) NR 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0452>, [dostęp: 27.06.2020 r.].



lotniczych państw członkowskich (ang. *National Aviation Authorities, NAA's*), które są odpowiedzialne za certyfikację i nadzór nad operatorami statków powietrznych w transporcie komercyjnym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 965/2012<sup>205</sup>. Z kolei Dyrektywa 2020-02 była przeznaczona dla przewoźników z państw trzecich (ang. *Third Country Operators, TCOs*). W przypadku tych dwóch pierwszych dyrektyw zostały określone procedury czyszczenia i dezynfekcji statków powietrznych (najpóźniej 24 godziny przed wystartowaniem z lotniska znajdującego się w zainfekowanej strefie), wyposażenia załóg w środki ochronne. Również została stworzona lista lotnisk, które są najbardziej narażone na emisję wirusa COVID-19 (Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02)<sup>206</sup>. Należy zaznaczyć, że w tym aneksie są zawarte przesłanki, jakie musi spełnić państwo, aby zostało usunięte z listy zagrożonych emisją COVID-19 lotnisk oraz zastosowana metodologia klasyfikacji lotnisk jako zagrożone<sup>207</sup>. Dalsze dyrektywy SD-2020-03<sup>208</sup> oraz SD-2020-04<sup>209</sup> zastępują dwie poprzednie oraz tworzą definicję lotu długodystansowego. Ponadto dokumenty te powstały, aby wprowadzić środki umożliwiające zminimalizowanie ryzyka transmisji wirusa COVID-19 na pasażerów, załogi, czy inny personel lotniczy. Analizując powyższe dyrektywy, możemy zauważyć, iż EASA współpracowała z inną agencją Unii Europejskiej, a mianowicie z Europejskim Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ang. *European Centre for Disease Prevention and Control, ECDC*), aby zachować bezpieczeństwo wykonywanych lotów<sup>210</sup>. Wszystkie dyrektywy zostały wprowadzone w życie na podstawie art. 76 ust. 6 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 2018/1139, który uprawnia EASA do działania bez nieuzasadnionej zwłoki na pilne potrzeby z zakresu bezpieczeństwa. Co więcej, jak wynika z punktu b, organy krajowe mogą podejmować określone działania oraz współpracują z EASA, aby zapewnić

---

<sup>205</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) NR 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0965&from=PL>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>206</sup> Lista ta jest podzielona na: kraje członkowskie, Norwegię, Islandię, Wielką Brytanię i Szwajcarię oraz państwa trzecie. Spis ten jest na bieżąco aktualizowany. Zważywszy na obecną sytuację epidemiologiczną na liście znajduje się, np. lotnisko w Katowicach, lotniska we Włoszech w regionie Lombardii, Piemontu, Emilii Romana, lotniska w Stanach Zjednoczonych.

<sup>207</sup> Są to: liczba aktywnych przypadków / populacja - mniej niż 1 000 aktywnych przypadków / 1 milion ludności; liczba aktywnych przypadków - w zależności od liczebności populacji, ale nie więcej niż 3 000 aktywnych przypadków na poziomie krajowym lub 2 000 na poziomie regionalnym (w zależności od wielkości regionu); liczba codziennych nowych przypadków - mniej niż 10 nowych przypadków / 1 milion ludności; krzywa ewolucji - mniej niż 50% maksymalnej liczby aktywnych przypadków.

<sup>208</sup> SD-2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>209</sup> SD-2020-04, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>210</sup> Szerzej o ECDC: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/disinfection-environments-covid-19>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

bezpieczeństwo lotnicze<sup>211</sup>. Oprócz Dyrektyw Bezpieczeństwa, EASA wydała: Protokół bezpieczeństwa lotniczego COVID-19 (ang. *COVID-19 Aviation Health Safety Protocol*)<sup>212</sup>; Tymczasowe wytyczne dotyczące czyszczenia i dezynfekcji statków powietrznych w związku z pandemią SARS-CoV-2 (ang. *Interim guidance on Aircraft Cleaning and Disinfection in relation to the SARS-CoV-2 pandemics*)<sup>213</sup>; Biuletyn informacji dotyczący bezpieczeństwa 2020-02R4: Zakażenia koronawirusem „SARS-CoV-2” - zalecenia operacyjne (ang. *Safety Information Bulletin 2020-02R4: Coronavirus ‘SARS-CoV-2’ Infections – Operational Recommendations*)<sup>214</sup>; 2020-07: Przygotowanie lotnisk do wznowienia działalności (ang. *2020-07: Preparation of Aerodromes to Resume Operations*)<sup>215</sup>.

### 2.2.2. Lasery

Kolejnym z zagrożeń, które w ostatnich latach ulega natężeniu, jest oślepienie laserem załóg statków powietrznych<sup>216</sup>. Wraz z pojawieniem się tego problemu, w polskim systemie prawnym został wprowadzony dodatkowy artykuł 87a do ustawy Prawo lotnicze<sup>217</sup>. Motywacją do wprowadzenia tego przepisu było coraz częstsze występowanie przypadków oślepienia załóg lotniczych wiązką lasera<sup>218</sup>. Obecnie na terenie Polski jest propagowana kampania „*Laser to nie zabawka*”, której celem jest pokazanie, że laser może powodować realne zagrożenie zarówno na ziemi, jak i w

---

<sup>211</sup>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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX%3A32018R>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>212</sup>COVID-19 Aviation Health Safety Protocol, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-ECDC\\_COVID-19\\_Operational%20guidelines%20for%20management%20of%20passengers\\_final.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-ECDC_COVID-19_Operational%20guidelines%20for%20management%20of%20passengers_final.pdf), [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>213</sup>Interim guidance on Aircraft Cleaning and Disinfection in relation to the SARS-CoV-2 pandemics, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Interim-guidance-on-Aircraft-Cleaning-and-Disinfection.pdf>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>214</sup>Biuletyn informacji dotyczący bezpieczeństwa 2020-02R4: Zakażenia koronawirusem „SARS-CoV-2” - zalecenia operacyjne (ang. *Safety Information Bulletin 2020-02R4: Coronavirus ‘SARS-CoV-2’ Infections – Operational Recommendations*), <https://ad.easa.europa.eu/ad/2020-02R4>, [dostęp: 27.06.2020 r.].

<sup>215</sup>Przygotowanie lotnisk do wznowienia działalności (ang. *2020-07: Preparation of Aerodromes to Resume Operations*), <https://ad.easa.europa.eu/ad/2020-07>, [dostęp: 27.06.2020 r.]. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez FAA, w 2020 roku w Stanach Zjednoczonych zareportowano aż 6,852 incydentów, <https://www.faa.gov/about/initiatives/lasers/laws/>, [dostęp: 11.04.2021 r.].

<sup>216</sup><https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/4352-zdarzenia-lotnicze-z-udzialem-laserow>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>217</sup>Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112.

<sup>218</sup>K. Marut, *Komentarz do art. 87a Ustawy Prawo lotnicze*, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, [red.] M. Żylicz, Warszawa 2016, s. 347-348.

powietrzu<sup>219</sup>. Zgodnie z przepisem 87a Prawa lotniczego nie można używać laserów we wszystkich strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do ruchu statków powietrznych, ale w szczególności w strefie podejścia do lądowania i drogi startowej lotniska. Poprzez użycie lasera lub innego źródła światła oślepiającego załogę samolotu, zwłaszcza podczas lądowania w nocy, stwarza się ogromne niebezpieczeństwo katastrofy, co jest zaliczane do kategorii zdarzeń uznawanych za akt bezprawnej ingerencji. Jednakże wedle art. 87a ust. 2 pr. lot. zgodę na wykorzystanie światła lub lasera może wydać instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego (w Polsce - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, PAŻP). W tym wypadku należy złożyć wniosek, na co najmniej 14 dni przed planowanym wydarzeniem (art. 87 ust. 3 pr. lot.)<sup>220</sup>. Najczęściej zgoda na użycie światła w okolicach lotnisk dotyczy użycia sztucznych ogni, lampionów czy też reflektorów. Należy pamiętać, że naruszenie zakazu, zagrożone jest karą grzywny, karą ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku (art. 211 ust. 1 pkt 12 pr. lot)<sup>221</sup>. Istotne jest to, że na gruncie prawa polskiego zostało opublikowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej<sup>222</sup>.

### 2.2.3. Cyberterroryzm

W dobie rozwoju technologicznego i informatycznego pojawiła się nowa odmiana terroryzmu, jaką jest *cyberterroryzm* (*terroryzm cybernetyczny*)<sup>223</sup>. Nie ulega wątpliwości, iż transport lotniczy opiera się na wielu systemach oraz urządzeniach<sup>224</sup>.

<sup>219</sup> Szerzej na stronie ULC: <https://www.ulc.gov.pl/pl/publikacje/wiadomosci/4368-laser-to-nie-zabawka-rusza-ogolnopolska-kampania-spoleczna-urzedu-lotnictwa-cywilnego-przeciw-oslepianiu-pilotow-laserem>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>220</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz.U. 2002 nr 130 poz. 1112.

<sup>221</sup> Ibidem.

<sup>222</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej na podstawie art. 87a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.), <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20150001816/O/D20151816.pdf>, [dostęp: 21.06.2020 r.].

<sup>223</sup> K. Wiak, *Definicja terroryzmu-cechy charakterystyczne i kwestie sporne*, [w:] *Środki przeciwdziałania terroryzmowi w prawie karnym*, [red.] Ł.Czebotar, S. Hypś, K. Wiak, Lublin 2016, s. 13. Szerzej o zjawisku cyberterroryzmu w lotnictwie: A. V. Schmidt, *Cyberterrorism: Combating the Aviation Industry's Vulnerability to Cyberattack*, Suffolk Transnational Law Review, vol. 39, no. 1, Winter 2016, s.169-206, HeinOnline.; D. K.-D. Feldman, E. Gross, *Cyber Terrorism and Civil Aviation: Threats, Standards and Regulations*, Journal of Transnational Law & Policy, 29, 2019-2020, s. 131-168, HeinOnline; S. A. Kaiser, M. Mejia-Kaiser, *Cyber Security in Air and Space Law*, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law, vol. 64, no. 2, 2015, s. 396-412, HeinOnline.

<sup>224</sup> Przykładami systemów są, np.: Ground Based Augmentation System (GBAS); Satellite Based Augmentation System (SBAS), Global Navigation Satellite System (GNSS), Flight Management System

Pracownicy portu lotniczego, wykonując swoją pracę, korzystają z komputerów oraz internetu. Niestety, miejsca te mogą być celem ataków hakerów, którzy, będąc anonimowi, mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego<sup>225</sup>. Zgodnie z rozporządzeniem nr 2019/796 cyberataki mogą obejmować: dostęp do systemów informacyjnych; ingerencję w systemy informacyjne; ingerencję w dane, czy przechwytywanie danych<sup>226</sup>. Należy zaznaczyć, iż cyberterrorizm jest atrakcyjnym narzędziem terroru ze względu na to, iż ataki można przeprowadzać zdalnie bez konieczności przebywania na terenie portu lotniczego lub statku powietrznego. Tym samym potencjalny terrorysta nie jest narażony na zatrzymanie albo zarejestrowanie przez kamerę, udając się na miejsce dokonania czynu zabronionego. W historii lotnictwa cywilnego doszło już do wielu ataków cybernetycznych, których celem były obiekty, czy linie lotnicze<sup>227</sup>, m.in. w 2015 r. doszło do ataku hakerów na system informatyczny PLL LOT. W konsekwencji tego nie było możliwe opracowanie planu lotów, co skutkowało odwołaniem lotów zarówno krajowych, jak i międzynarodowych<sup>228</sup>. Należy nadmienić, iż niektóre linie lotnicze, aby zminimalizować ryzyko zaistnienia ataku cybernetycznego na pokładzie statku powietrznego, wprowadziły obowiązek umieszczania tabletów oraz komputerów w bagażu rejestrowanym<sup>229</sup>. Celem takiej regulacji jest przeciwdziałanie spowodowaniu zakłóceń pracy wszystkich systemów samolotu w trakcie lotu. Ponadto trzeba pozytywnie ocenić działalność EASA, która opracowuje dokumenty, odnoszące się do cyberbezpieczeństwa. Obecnie trwają prace nad EASA RMT.0720 – Management of

---

(FMS). Szerzej: B. Pervan, Ground- Based Augmentation System, (red.) Y. T. Jade Morton Frank van Diggelen James J. Spilker Jr. Bradford W. Parkinson Sherman Lo, Grace Gao, Position, Navigation, and Timing Technologies in the 21st Century, : Integrated Satellite Navigation, Sensor Systems, and Civil Applications, Volume 1, The Institute of Electrical and Electronics Engineers, Inc. 2021; S. Pullen, Ground Based Augmentation Systems, Springer Handbook of Global Navigation Satellite Systems, s. 905-932; Oliveira, P., Silva, J., & Soares, P. (2020). A Comparative Study between ILS and GBAS Approaches: The Case of Viseu Airfield. *Journal of Airline and Airport Management*, 10(2), 65-75.

<sup>225</sup> Szerzej: S. J. Fox, *Flying challenges for the future: Aviation preparedness – in the face of cyber terrorism*, *Journal of Transportation Security* volume 9 (2016), s. 197-201.

<sup>226</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2019/796 z dnia 17 maja 2019 r. w sprawie środków ograniczających w celu zwalczania cyberataków zagrażających Unii lub jej państwom członkowskim, 17.5.2019, *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej* L 129 I/1, [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>227</sup> Przykłady ataków cybernetycznych na obiekty lotnicze: T. De Zan, F. d'Amore, F. Di Camillo, *The Defence of Civilian Air Traffic Systems from Cyber Threats*, s. 10-12, <https://www.iai.it/sites/default/files/iai1523e.pdf>, [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>228</sup> Informacje o atakach hackerskich: [https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,18182455,Atak\\_hakerow\\_na\\_Lotnisku\\_Chopina\\_\\_Odlano\\_kilka\\_rejsow.html](https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,18182455,Atak_hakerow_na_Lotnisku_Chopina__Odlano_kilka_rejsow.html), [dostęp: 02.07.2020 r.].

<sup>229</sup> Informacje o zakazie wnoszenia laptopów i tabletów w bagażu podręcznym: <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/zakaz-laptopow-i-tabletow-w-bagazu-podrecznym-wielka-brytania/4j7cx46>; <https://www.fly4free.pl/usa-zakazuje-przewozenia-laptopow-tabletow-i-czytnikow-ebookow-w-bagazu-podrecznym/>, [dostęp: 03.07.2020 r.].

Information Security Risks<sup>230</sup>, którego zadaniem byłoby stworzenie systemu regulacyjnego, pozwalającego chronić systemy lotnicze przed cyberatakami i ich skutkami. Tym samym proponuje się wprowadzenie przepisów, które odnoszą się do zarządzania ryzykiem cyberbezpieczeństwa przez organizacje we wszystkich dziedzinach lotnictwa (projektowanie, produkcja, zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, obsługa techniczna, operacje, załoga, ATM / ANS, lotniska). Co więcej, został opublikowany raport Impact Assessment of Cybersecurity Threats (IACT), w którym opisane są przykładowe sytuacje, mogące wystąpić w przypadku ataku cybernetycznego<sup>231</sup>. Nie ulega wątpliwości, iż EASA dzięki gromadzeniu informacji może dostrzec, jakie problemy mogą pojawić się w czasie każdej fazy lotu. Analiza raportu pozwala stwierdzić, iż ataki cybernetyczne są realnym zagrożeniem, ponieważ załogi statków nie są w stanie zidentyfikować konkretnego problemu, czy znaleźć odpowiednie rozwiązanie, jeżeli dojdzie do ataku cybernetycznego na systemy nawigacyjne. Biorąc pod uwagę to zjawisko, wydaje się, że można ocenić pozytywnie działalność EASA, ponieważ przeprowadza symulacje lotów, podczas których można zobaczyć, jak wyglądają reakcje pilotów na zagrożenia, pojawiające się w czasie lotu. W konsekwencji tego można będzie opracować pewne standardy, procedury czy schematy działań, jakie należy podjąć w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego, na podstawie błędów popełnionych przez załogi lotnicze.

### 3. Wnioski

Wraz ze wzrostem kompetencji EASA uznano, że dalszy postęp w zakresie bezpieczeństwa lotniczego nie może być wyłącznie skierowany na tworzenie przepisów, ale także na zapobieganie zagrożeniom w sposób systemowy. Co więcej, podkreślono, iż aby zmniejszyć do roku 2050 liczbę wypadków w lotnictwie komercyjnym do mniej niż jednego na dziesięć milionów lotów, należy przekształcić bierny system (system reagowania *post factum*), w którym regulacje prawne ulegają zmianie w wyniku zaistniałych zdarzeń, w system proaktywny, zapewniający przewidywanie potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa, w celu dalszego ograniczenia możliwości zaistnienia wypadku. Można zatem stwierdzić, iż poprzedni

---

<sup>230</sup>EASA RMT.0720 – Management of Information Security Risks, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/ToR%20RMT.0720.pdf>, [dostęp: 10.04.2021 r.].

<sup>231</sup> Raport Impact Assessment of Cybersecurity Threats (IACT), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-REP-RESEA-2016-1-v0.2-cln.pdf>, [dostęp: 12.04.2021 r.].

system zarządzania bezpieczeństwem nie był wystarczający, aby osiągnąć wymagane wyniki<sup>232</sup>. Nie ulega wątpliwości, że bezpieczeństwo jest kluczowe dla transportu lotniczego, dlatego ważne jest, aby system zarządzania nim był wystarczający oraz spójny na wszystkich poziomach zarówno globalnym, wspólnotowym, jak i krajowym. Analizując to, jak rozwija się sektor lotniczy można stwierdzić, iż EASA odpowiada na pojawiające się zagrożenia, np. epidemie, ataki cybernetyczne, terroryzm, ale też stara się przewidzieć, jakie niebezpieczeństwa mogą wystąpić w transporcie lotniczym. Co więcej, EASA aby zrealizować podstawowy cel, wynikający z rozporządzenia nr 2018/1139 (*ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii*) wydaje decyzje oraz stosuje odpowiednie środki, np. Airworthiness Directive, Safety Information Bulletins (SIB), Conflict Zone Information Bulletin (CZIB's), Safety Directives. Ponadto wydaje publikacje i raporty takie, jak: GA Roadmap czy European Plan for Aviation Safety. Wskazane dokumenty pozwalają zidentyfikować obszary, które wymagają zmiany przepisów. Nie można też zapomnieć o tym, iż użytkownicy przestrzeni powietrznej mają wpływ na regulacje EASA, ponieważ mogą przedstawić swoje propozycje czy zastrzeżenia, co sprawia, że stworzone postanowienia są odpowiedzią na realne problemy. Zasadne jest stwierdzenie, że wraz z rozwojem sektora lotniczego i pojęcia bezpieczeństwa, przyznany zostaje Agencji szerszy katalog kompetencji. W kontekście tego zjawiska warto też wspomnieć o programach i planach, które są tworzone na wszystkich poziomach (światowy, wspólnotowy, krajowy). Dokumenty te są ze sobą spójne oraz uzupełniają się. Wynika to z tego, iż Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej wymaga, aby państwa członkowskie opracowywały i stosowały Krajowe Programy Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Mimo, iż państwa członkowskie muszą stworzyć krajowe programy, konieczne jest, aby działały zgodnie z treścią Europejskiego Programu Bezpieczeństwa Lotniczego. Program ten nie zastępuje przepisów krajowych, ale przeciwnie - uzupełnia je. Jednocześnie trzeba mieć na uwadze, że przepisy unijne wskazują podstawy prawne, wprowadzające SMS w organizacjach lotniczych, które są wiążące w państwach członkowskich. Co więcej, Unia Europejska przyjęła wiele aktów prawnych, odnoszących się do bezpieczeństwa, dlatego też państwa członkowskie nie mogą ich pominąć w tworzeniu systemu

---

<sup>232</sup> Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego, Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy, KOM(2011) 670 wersja ostateczna, Bruksela, 25.10.2011 r., s. 2-3, 12.

zarządzania bezpieczeństwem lotniczym. Nie należy zapomnieć też o Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego, który zapewnia spójne i przejrzyste ramy zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym oraz uzupełnia Europejski Program Bezpieczeństwa. Ponadto, nie można nie zauważyć, że EPAS jest ważnym elementem EASP, który wspiera Globalny Plan Bezpieczeństwa Lotniczego ICAO (GASP). Tym samym można stwierdzić, iż dokumenty te tworzą spójną, kompleksową całość, której celem jest poprawa bezpieczeństwa lotniczego.

## Rozdział II Geneza i podstawy prawne funkcjonowania Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

### 1. Ewolucja systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym we Wspólnotach/Unii Europejskiej

Biorąc pod uwagę cel niniejszego rozdziału, należy zadać następujące pytania: jak wyglądała ewolucja systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym?; Czym były Wspólne Władze Lotnicze?; Jak wyglądała ich struktura?; Jakie działania podejmowały JAA?; Jak wyglądał proces regulacyjny JAA i co było jego celem?; Jakie dokumenty były publikowane przez JAA w trakcie procesu regulacyjnego?; Jaki był charakter tych dokumentów?; Jaka była geneza powstania EASA?; Jak wyglądał proces przenoszenia kompetencji odnoszących się do certyfikacji z JAA do EASA?

#### 1.1. Wspólne Władze Lotnicze

##### 1.1.1. Geneza, charakter i podstawa działania

Wspólne Władze Lotnicze<sup>233</sup> (ang. *The Joint Aviation Authorities, JAA*) powstały nieoficjalnie w 1969<sup>234</sup>/1970 r.<sup>235</sup>, kiedy to niektóre europejskie władze lotnictwa cywilnego, będące członkami organizacji międzyrządowej - Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ang. *the European Civil Aviation Conference, ECAC*<sup>236</sup>), rozpoczęły współpracę w celu opracowania *wspólnych wymagań zdolności do lotu* (ang. *Joint Airworthiness*). Celem ich działalności miało być ułatwienie procesu certyfikacji

---

<sup>233</sup> W piśmiennictwie używana jest też inna polska nazwa - Zrzeszenie Władz Lotniczych. Dalej JAA.

<sup>234</sup> W niektórych opracowaniach pojawia się rok 1969 rozpoczęcia współpracy, a w niektórych 1970. 1969: European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 18, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 26.12.2022 r.], a 1970 w, np.: M. A. Pettit, J. H. Dunlap, *The European Joint Aviation Authorities: meeting the challenges of international cooperation*, Journal of Aviation/Aerospace Education & Research, 5(2), 1995, s. 11, <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=jaaer>, [dostęp: 26.12.2022 r.]

<sup>235</sup> M. A. Pettit, J. H. Dunlap, *The European Joint Aviation Authorities: meeting the challenges of international cooperation*, Journal of Aviation/Aerospace Education & Research, 5(2), 1995, s. 11, <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=jaaer>, [dostęp: 30.06.2021 r.]; F. De Florio, *Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification: A Guide to Understanding JAA, EASA and FAA Standards*, Oxford; Burlington: Elsevier/Butterworth-Heinemann 2006, s. 10; H. Jaferník, R. Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015, s. 54; F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV, no 6, 2000, s. 267.

<sup>236</sup> ECAC została założona w 1955 roku. Celem jej działalności jest dbanie o bezpieczny, wydajny system transportu lotniczego. Szerzej o ECAC: <https://www.ecac-ceac.org/>, [dostęp: 10.12.2022 r.]; M. Polkowska, *Polska w międzynarodowych organizacjach lotniczych*, Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica, no 31-32 (2014-2015), s. 10-12.



wyrobów oraz import i eksport produktów lotniczych w Europie. Ich pierwszą nazwą<sup>237</sup> było *the Joint Airworthiness Authorities*<sup>238</sup>. Początkowo JAA skupiała ekspertów lotniczych<sup>239</sup> i miała tworzyć wspólne standardy certyfikacji dla dużych samolotów i silników<sup>240</sup>. Taka działalność miała sprostać oczekiwaniom przemysłu europejskiego, m.in. co do produktów wytwarzanych przez przedsiębiorstwa z sektora lotniczego<sup>241</sup>.

Następnie w roku 1979 (21 marca) trzynastcie europejskich organów lotnictwa cywilnego<sup>242</sup> podpisało pierwsze *Porozumienia* (ang. *Arrangement concerning the development and the acceptance of Joint Airworthiness Requirements, Arrangements*)<sup>243</sup> wyłącznie w zakresie *zdadności do lotu* przez co rozumiano utrzymywanie statku powietrznego w stanie pozwalającym na wykonywanie lotu<sup>244</sup>. Jak wynika z treści *European Parliament session documents* (A3-0153/91) w ramach współpracy państwa opracowały wspólne kody certyfikujące, odnoszące się do dużych samolotów (JAR

---

<sup>237</sup> Warto podkreślić, że w niektórych opracowaniach pojawia się informacja, że na samym początku współpraca państw była określana jako *JAR - Joint Airworthiness Requirements*. Zob. L. Hovy, *Luchtvaart gebonden institutioneel onderzoek op het terrein van de burgerluchtvaart 1945-1994*, s. 30, <https://handelingenbank.info/infobronnen/016%20Burgerluchtvaart/RIO/016%20RIO%201994.pdf>, [dostęp: 31.12.2022 r.]; A. P. Kennedy (1979), *Joint Airworthiness Requirements Their History and Progress*, Aircraft Engineering and Aerospace Technology, Vol. 51 No. 5, pp. 17-20; European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 26.12.2022 r.]

<sup>238</sup> M. A. Pettit, J. H. Dunlap, *The European Joint Aviation Authorities: meeting the challenges of international cooperation*, Journal of Aviation/Aerospace Education & Research, 5(2), 1995, s. 11, <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=jaaer>, [dostęp: 30.06.2021 r.]

<sup>239</sup> Niektórzy określali JAA jako klub przyjaciół - M. Groenleer, M. Kaeding, E. Versluis, *Regulatory governance through agencies of the EU? The role of the European agencies for maritime and aviation safety in the implementation of European transport legislation*, Journal of European Public Policy, 17:8, s. 1221.

<sup>240</sup> *Standarsts* w wersji polskiej art. 37 Konwencji chicagowskiej są tłumaczone na *zalecone metody*. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.

<sup>241</sup> F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV, no 6, 2000, s. 267; Szerzej o JAA: <https://www.skybrary.aero/index.php/JAA>, [dostęp: 11.11.2021 r.]; Ch. M. Petras, M. Vaugeois, *Safety regulation and oversight*, [w:] *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, red. P. S. Dempsey, R. S. Jakhu, Nowy Jork 2017, s. 74.

<sup>242</sup> Austria, Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Włochy, Niderlandy, Norwegia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii. Szerzej: European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 18, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.]

<sup>243</sup> Oficjalna wersja dokumentu nie jest dostępna, ale wspomina się o tym dokumencie w European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 18, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.]

<sup>244</sup> Definicja ciągłej zdolności do lotu znajduje się w pkt d) Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdolności 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.U.E.L.2014.362.1. Zgodnie z nią: "*ciągła zdolność do lotu*" oznacza wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdolności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.

25)<sup>245</sup>, silników (JAR-E) oraz pomocniczych jednostek napędowych JAR-APU<sup>246</sup> (ang. *Auxiliary power units*)<sup>247</sup>. Również z Porozumień z 1979 r. wynikało, iż władze lotnicze mogły ustanowić *specjalne warunki* dla np. produktu, organizacji<sup>248</sup> (ang. *special conditions*)<sup>249</sup>.

Z kolei 19 czerwca 1987 r. dwanaście państw podpisało *Memorandum of Understanding on Future Airworthiness Procedures* (MoU), na podstawie którego przyjęto nazwę *Joint Aviation Authorities* (JAA) zamiast *Joint Airworthiness Requirements* (JAR)<sup>250</sup>.

Kolejnym krokiem było zrzeszenie się JAA z organizacją międzyrządową - Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego (ang. *the European Civil Aviation Conference, ECAC*<sup>251</sup>) na podstawie jej decyzji z 6 grudnia 1989 r.<sup>252</sup>. Wtedy też zostały podpisane kolejne porozumienia - *the Arrangements concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements*<sup>253</sup>.

Ostatnim etapem tworzenia JAA było podpisanie przez 16 państw<sup>254</sup> tzw. *Postanowień cypryjskich* (ang. *The Cyprus Agreement*) we wrześniu 1990 r., które

---

<sup>245</sup> JAR-25, wersja z 05.10.1989 roku, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/jar-25-change13.pdf>, [dostęp: 26.12.2022 r.]. W dokumencie tym znajduje się też zestawienie JARs, które były wtedy wydane.

<sup>246</sup> Tłumaczenie *APU* na *pomocnicze zespoły napędowe* pojawiło się w wersji polskiej Rozporządzenia nr 3922/91, Załącznik II. JAR-APU, [https://www.caa.bg/sites/default/files/jar\\_apu.pdf](https://www.caa.bg/sites/default/files/jar_apu.pdf), [dostęp: 26.12.2022 r.]. Szerzej o APU: M. P. Miller, C. E. Hix, (1991). *Auxiliary Power System Requirements for Commercial Air Transports – Past, Present and Future*. SAE Transactions, 100, 2699–2705, <http://www.jstor.org/stable/44548125>, [dostęp: 26.12.2022 r.].

<sup>247</sup> European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 18-19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 26.12.2022 r.].

<sup>248</sup> Z uwagi na to, iż nie jest dostępny tekst Porozumień z 1979 roku zostanie podana definicja *special condition*, znajdująca się w Porozumieniach z 1990 roku: Porozumienia cypryjskie z 1990 roku, s. 4, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 26.12.2022 r.]. "Special condition" means any condition for a given product, service, person or organization that an Authority finds necessary to add to its current certification technical requirements to cover situations or characteristics not adequately covered for that product, service, person or organization by the current applicable certification requirements.

<sup>249</sup> European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 26.12.2022 r.].

<sup>250</sup> Oficjalna wersja dokumentu nie jest dostępna, ale wspomina się o tym dokumencie w European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>251</sup> ECAC została założona w 1955 roku. Celem jej działalności jest dbanie o bezpieczny, wydajny system transportu lotniczego. Szerzej o ECAC: <https://www.ecac-ceac.org/>, [dostęp: 10.12.2022 r.]; M. Polkowska, *Polska w międzynarodowych organizacjach lotniczych*, *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, no 31-32 (2014-2015), s. 10-12.

<sup>252</sup> T. Unmack, *Civil Aviation: Standards and Liabilities*, Taylor & Francis, 2020, s. 209, <https://books.google.pl/>, [dostęp: 30.06.2021 r.]

<sup>253</sup> Porozumienia cypryjskie z 1990 roku, s. 9, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>254</sup> Podpisały je wszystkie trzynaście państw, które zgodziły się na wcześniejsze Postanowienia z 1979 roku. Trzema dodatkowymi państwami były: Grecja, Irlandia, Portugalia. Szerzej: European Parliament

zapoczątkowały bliższą współpracę pomiędzy państwami akceptującymi wspólne wymagania lotnicze JAA oraz chcącymi zachować wysoki poziom bezpieczeństwa lotniczego<sup>255</sup>. Dokument ten zastąpił wszystkie wcześniejsze porozumienia, które zostały podpisane w 1979, 1987 oraz 1989 r.<sup>256</sup>.

Analizując treść *Porozumień z 1990 r.*, można dojść do kilku wniosków. Po pierwsze, należy uznać, iż nie były one prawnie wiążące, ponieważ dokument ten został podpisany przez reprezentantów krajowych władz lotniczych, a nie głowy państw czy szefów rządów. Również F. Manuhutu stwierdził, iż *Porozumienia cypryjskie* nie były prawnie wiążące<sup>257</sup>. Ponadto powyższą tezę potwierdza stanowisko Parlamentu Europejskiego, w którym podkreślono, iż podpisanie tego dokumentu nie wywoływało żadnych obowiązków prawnych ze strony państw oraz nie nadawało podmiotowości prawnej JAA<sup>258</sup>. To samo można wywnioskować z pkt 1.8. preambuły opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 1990 r. odnoszącej się do propozycji dyrektywy dotyczącej harmonizacji wymagań technicznych i procedur lotniczych<sup>259</sup>. Zgodnie z nią można uznać, iż Porozumienia były dobrowolne i nie były prawnie wiążące (ang. *The current effectiveness of the JAA could be limited by the fact that it is a purely voluntary arrangement, lacking a legal framework*)<sup>260</sup>. Tym samym Wspólne Władze Lotnicze nie mogły wyciągnąć żadnych konsekwencji prawnych w sytuacji niestosowania przez państwa zatwierdzanych przez JAA kodów używanych do certyfikacji<sup>261</sup>.

Po drugie, nie można zapomnieć o analizie słowa *arrangements*, która może być też pomocna w uzyskaniu odpowiedzi odnośnie do charakteru *Porozumień cypryjskich*. W

---

session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, s. 19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>255</sup>Szerzej o Porozumieniach cypryjskich: F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV no.6, 2000, s. 267-269.

<sup>256</sup> Porozumienia cypryjskie z 1990 r., s. 9, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>257</sup>F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV no.6, 2000, s. 267.

<sup>258</sup> European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, pkt 11, s. 19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>259</sup> Opinion of the Economic and Social Committee on the proposal for a council directive on the harmonization of technical requirements and procedures applicable to civil aircraft, pkt. 1.8-1.9, Dz.U. C 159 z 17.6.1991, str. 28—31.

<sup>260</sup> Ibidem.

<sup>261</sup> European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, pkt 11, s. 19, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.]. Definicja *sole code* pojawiła się w Porozumieniach cypryjskich z 1990 r., lit. h), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 16.12.2022 r.]. Sole code: A code is called a sole code if it is used exclusively by a country to certify products, services, persons or organizations used by national operators (e.g.: aircraft registered in the country used by national operators, services provided to such aircraft, persons working for such aircraft or organizations contributing to their design, manufacture, maintenance or operation).

wersji oryginalnej dokumentu był użyty wyraz *arrangements*, który na język polski jest tłumaczony jako *umowy* lub *porozumienia*<sup>262</sup>. Z kolei angielskim odpowiednikiem wyrazu *umowa* jest *agreement, contract*. Z kolei umowę wielostronną tłumaczy się na *multilateral agreement*<sup>263</sup>. Biorąc powyższe pod uwagę, można uznać, że nie była to umowa międzynarodowa zawarta pomiędzy państwami, ponieważ nie użyto tam ani wyrazu *multilateral agreement* ani *agreement*.

Po trzecie, trzeba zauważyć, iż w treści *Porozumień* nie został umieszczony termin ang. *entry into force*, czyli pol. *wejść w życie*. Użycie tego zwrotu sugerowałoby, że dokument wejdzie w życie i będzie wywoływał skutki prawne. Tym samym za pomocą zwrotu *entry into force* określa się, od kiedy dany akt uzyska moc obowiązującą. Również w doktrynie podkreśla się, że użycie sformułowania *wchodzi w życie*, wskazuje moment, od którego dany akt prawny obowiązuje<sup>264</sup>. W omawianym przypadku brak zwrotu *enter into force*, potwierdza, iż *Porozumienia* nie są prawnie wiążące.

Po czwarte, *Porozumienia* zostały podpisane przez Dyrektorów Generalnych ECAC (dyrektorów krajowych władz lotniczych z państw członkowskich ECAC)<sup>265</sup>, co dowodzi, iż JAA były organem zrzeszonym tej organizacji międzyrządowej<sup>266</sup>. Również umieszczenie aneksów, dodatków oraz poprawek do *Porozumienia* w Sekretariacie ECAC, potwierdza to, że JAA były zależne od ECAC<sup>267</sup>. Ponadto w treści *Porozumień* podkreślono rolę ECAC, która zajmowała się promocją bezpieczeństwa europejskiego lotnictwa cywilnego oraz mogła wspierać zawieranie i wprowadzanie wymagań lotniczych przez państwa członkowskie.

Należy podkreślić, że zgodnie z treścią *Porozumień cypryjskich* władze lotnicze podjęły współpracę, aby ustalić konieczne wymagania techniczne, co do wybranych produktów lotniczych. W dokumencie znajdował się słowniczek definicji, który określał

---

<sup>262</sup> E. Sobol, *Wielki słownik polsko-angielski*, Warszawa 2014, s. 1176.

<sup>263</sup> Ibidem.

<sup>264</sup> J. Nowacki, Z. Tobor, *Wstęp do prawoznawstwa*, Kraków 2007, s. 146.

<sup>265</sup> T. Unmack, *Civil Aviation: Standards and Liabilities*, Taylor & Francis, 2020, s. 209, <https://books.google.pl/>, [dostęp: 30.06.2021 r.]; <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/cyprus.pdf>, [dostęp: 30.06.2021 r.]; F. Rossi del Pozzo, *EU legal framework for safeguarding air passengers rights*, Springer 2015, s. 15; F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV, no 6, 2000, s. 264.

<sup>266</sup> Szerzej o utworzeniu ECAC: <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac/history/creation-of-ecac>, [dostęp: 11.12.2022 r.]; M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016, s. 252-254.

<sup>267</sup> Porozumienia cypryjskie z 1990 r., pkt 10 zd. 3, s. 10 <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 27.12.2022 r.].

użyte pojęcia. Również w jego treści były umieszczone informacje o: JAA, ich funkcjach, zadaniach, organizacji, procedurach, budżecie, członkostwie i wystąpieniu z JAA. Wspólne Władze Lotnicze współpracowały we wszystkich aspektach, które dotyczą bezpieczeństwa statku powietrznego, w szczególności jego konstrukcji, produkcji, ciągłej zdatności do lotu, konserwacji i eksploatacji w celu zapewnienia wysokiego, spójnego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich państwach członkowskich. Należy uznać, że celem JAA było ustalanie wyłącznie wspólnych wymagań technicznych, które nie były prawnie wiążące. Natomiast do organów krajowych należało tworzenie regulacji prawnych.

Na podstawie *Postanowień cypryjskich* można wskazać, że głównymi zadaniami JAA było m.in. przygotowywanie, publikowanie wspólnych wymagań lotniczych (ang. *Joint Aviation Requirements, JARs*), organizowanie oddelegowań ze strony organów krajowych niezbędnych do wykonywania prac JAA oraz zapewnianie oszacowań kosztów i sprawowanie kontroli nad kosztami JAA<sup>268</sup>.

W 2003 r. (25 listopada) został podpisany *Protokół do Porozumień cypryjskich* pomiędzy 39 państwami członkowskimi JAA a EASA<sup>269</sup>. Zgodnie z tym dokumentem Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *European Aviation Safety Agency, EASA*) przystąpiła do *Porozumień cypryjskich* z 1990 r.<sup>270</sup>. Analizując treść *Protokołu*, po pierwsze można zauważyć, iż dokument ma inną strukturę niż *Porozumienia*. Można w *Protokole* dostrzec podział na artykuły, a nie tak jak w *Porozumieniach* na punkty i litery. Tym samym należy stwierdzić, iż w przypadku *Protokołu* zdecydowano o zastosowaniu takiej struktury dokumentu, która mogłaby sugerować, że był to akt prawnie wiążący<sup>271</sup>.

Po drugie, trzeba zaznaczyć, iż *Protokół* podpisali reprezentanci krajowych władz lotniczych i dyrektor wykonawczy EASA. W związku z tym należy uznać, iż nie była to umowa międzynarodowa, pod którą podpisy składają głowy państw lub szefowie rządów. Po trzecie, umieszczenie oryginału *Protokołu* w Sekretariacie ECAC

---

<sup>268</sup> Porozumienia cypryjskie z 1990 r., pkt 2 i 3, s. 4-7, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>269</sup> Protocol to the Cyprus arrangements on the participation of the European Aviation Safety Agency, dn. 25 listopada 2003 r., <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5327/en>, [dostęp: 11.12.2022 r.]

<sup>270</sup> Dopiero rozporządzenie z 2018/1139 r. zmieniło nazwę Agencji na Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. European Union Aviation Safety Agency, EASA). Jednakże skrót pozostał taki sam - EASA.

<sup>271</sup> Szerzej o zasadach techniki prawodawczej: Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej", t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 283.

potwierdza to, iż JAA były organem stowarzyszonym ECAC (art. 9 zd. 1 Protokołu)<sup>272</sup>. Po czwarte, w treści dokumentu (art. 7 zd. 2) użyto zwrotu *shall enter into force*, co wskazywałoby, iż jest to akt prawnie wiążący<sup>273</sup>. Jednakże biorąc pod uwagę to, iż *Porozumienia cypryjskie* nie wiązały prawnie, to tym bardziej Protokół do nich nie powinien wywoływać skutków prawnych.

### 1.1.2. Siedziba, struktura i członkostwo

Na samym początku funkcjonowania JAA, ich siedziba znajdowała się w Wielkiej Brytanii<sup>274</sup> (ang. *Civil Aviation Authority, the CAA*)<sup>275</sup>. Z biegiem czasu ich siedziba została przeniesiona do Holandii, co miało miejsce 1 sierpnia 1991 r.<sup>276</sup>. Tam JAA cieszyły się statusem podmiotu prawa w świetle prawa holenderskiego<sup>277</sup> i działały pod nazwą *Stichting Beheer JAA*<sup>278</sup>.

Podkreślić należy, iż w 1992 r. Wspólne Władze Lotnicze nie zatrudniały dużej liczby pracowników, co potwierdza fakt, iż do końca 1991 r. pracowało tam tylko 9 osób<sup>279</sup>. Niemniej jednak, członkowie Komitetu JAA starali się pozyskać nowych pracowników z krajowych władz lotniczych, których byli reprezentantami. W ten sposób mogli tworzyć zespoły, grupy robocze czy komitety, których zadaniem była certyfikacja zgodnie ze standardami zawartymi w JAA lub praca nad wymaganiami technicznymi — JARs<sup>280</sup>. W konsekwencji tego w 1991/1992 r. w pracach Wspólnych Władz Lotniczych uczestniczyło około 400 osób, których zadaniem było opracowywanie wymagań technicznych w odniesieniu do statków powietrznych<sup>281</sup>.

---

<sup>272</sup> Protocol to the Cyprus arrangements on the participation of the European Aviation Safety Agency, dn. 25 listopada 2003 r., <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5327/en>, [dostęp: 27.12.2022 r.].

<sup>273</sup> Ibidem.

<sup>274</sup> CAA powstały w 1972 r. na podstawie The Civil Aviation Act 1972, The Civil Aviation Authority Regulations 1972, [https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/178/pdfs/uksi\\_19720178\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/178/pdfs/uksi_19720178_en.pdf), [dostęp: 24.12.2022 r.].

<sup>275</sup> N. Arrigoni, *Joint Aviation Authorities, Development of an International Standard for Safety Regulation: The First Step are being taken by de JAA*, Air & Space Law, Vol. XVII, no 3, 1992, s. 130.

<sup>276</sup> Ibidem; M. A. Pettit, J. H. Dunlap, *The European Joint Aviation Authorities: meeting the challenges of international cooperation*, Journal of Aviation/Aerospace Education & Research, 5(2), 1995, s. 11, <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=jaer>, [dostęp: 30.06.2021 r.].

<sup>277</sup> J. A. Tsimaratos, P. Leuprecht, J. Schwietzke, *Annuaire européen*. 42.1994(1996), s. 31, [www.books.google.pl](http://www.books.google.pl), [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>278</sup> A. Aras, *A critical analysis of the regulatory framework which established European Aviation Safety Agency with a view of Turkey's current situation*, 2011, s. 11, <https://www.researchgate.net/>, [dostęp: 24.12.2022 r.]; J. A. Tsimaratos, P. Leuprecht, J. Schwietzke, *Annuaire européen...*, s. 31.

<sup>279</sup> N. Arrigoni, *Joint Aviation...*, s. 130.

<sup>280</sup> Ibidem.

<sup>281</sup> Ibidem, s. 130-131.

W ramach struktury JAA został wyodrębniony *Komitet* (ang. *JAA Committee*)<sup>282</sup>, który był podporządkowany *Konferencji Plenarnej ECAC* i składał raporty *Zarządowi JAA* (ang. *JAA Board of Directors General, JAA Board*)<sup>283</sup>. W skład Komitetu wchodził reprezentanci z każdego państwa członkowskiego JAA<sup>284</sup>. Osoby te były odpowiedzialne za przepisy, odnoszące się do bezpieczeństwa w krajowych urzędach lotniczych<sup>285</sup>.

Kolejnym z organów był *Zarząd* (ang. *JAA Board of Directors General, JAA Board*), który zajmował się bieżącymi sprawami, ogólną polityką oraz celami długoterminowymi JAA. Do jego funkcji należało: podejmowanie decyzji w kwestiach dotyczących relacji pomiędzy JAA i państwami, WE lub organizacjami międzynarodowymi; podejmowanie decyzji o wszelkich zmianach Porozumienia; podejmowanie decyzji o przyjęciu nowych członków JAA; decydowanie o środkach, które należy podjąć w przypadku, gdyby członek nie spełnił swoich obowiązków i zobowiązań wynikających z ich podpisania dokumentu<sup>286</sup>.

Państwa będące w ECAC mogły uzyskać członkostwo w JAA. Proces uzyskania takiego statutu był dwuetapowy<sup>287</sup>. Po pierwsze, państwo musiało prowadzić nieformalne rozmowy z władzami JAA. Jeżeli ten etap zakończył się porozumieniem obu stron, wtedy władze tego państwa mogły złożyć formalny wniosek o przyjęcie danego kraju do JAA. Państwo-kandydat mogło uczestniczyć w spotkaniach JAA, ale bez prawa głosu. Ponadto interesującym rozwiązaniem przyjętym przez JAA było przeprowadzanie wizyt na terenie przyszłych państw członkowskich, aby zweryfikować, czy państwa osiągnęły wymagany przez JAA poziom

---

<sup>282</sup> Wcześniej zamiast Komitetu JAA był Airworthiness Authorities Steering Committee (AASC). Zob. L. Hovy, *Luchtvaart gebonden institutioneel onderzoek op het terrein van de burgerluchtvaart 1945-1994*, s. 33, <https://handelingenbank.info/infobronnen/016%20Burgerluchtvaart/RIO/016%20RIO%201994.pdf>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>283</sup> Szerzej o Komitecie: Appendix 3 to the Arrangements, s. 20-21, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>284</sup> Porozumienia cypryjskie z 1990 r., pkt 4) c) s. 7, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>285</sup> N. Arrigoni, *Joint Aviation...*, s. 130.

<sup>286</sup> Porozumienia cypryjskie z 1990 r., <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 27.12.2022 r.].

<sup>287</sup> M. A. Pettit, J. H. Dunlap, *The European Joint...*, s. 12.

standaryzacyjny<sup>288</sup>. Po uzyskaniu akceptacji przez JAA kandydat otrzymywał rekomendację do stania się pełnoprawnym członkiem organizacji<sup>289</sup>.

### 1.1.3. Proces regulacyjny i wydawane dokumenty przez JAA

W 1997 r. została opublikowana opinia Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, w której w pkt 4.4. podkreślono, iż Wspólne Władze Lotnicze nie mają kompetencji prawodawczych, ale mogą tworzyć niewiążące prawnie wymagania lotnicze<sup>290</sup>. Również potwierdza to analiza treści dokumentu JAR-11, z której wynika, że JAA opracowywały nowe wspólne wymagania techniczne lub zmieniały dotychczasowe JAR w trakcie procesu regulacyjnego<sup>291</sup>. Propozycje, co do nowych JAR czy ich zmian mogły przedstawić *Central JAA*<sup>292</sup> - osoby fizyczne, jak i prawne.

Trzeba podkreślić, iż można było wyróżnić dwa sposoby zainicjowania procesu regulacyjnego, które zależały od tego, czy celem było tworzenie nowych JAR czy ich aktualizacja.

W przypadku tworzenia nowych JAR proces regulacyjny rozpoczynał Zarząd (JAAB). Jednakże przed podjęciem tej decyzji konsultował się z *Interested parties* rozumianych jako np. organizacje czy władze lotnicze<sup>293</sup>. Jeżeli po konsultacji Zarząd zaakceptował propozycję, wtedy był tworzony dokument - *zakres zadań* (ang. *The Terms of Reference, ToR*)<sup>294</sup>, który zawierał zadania, strukturę, metody, okres procesu i raportowanie<sup>295</sup>. W przypadku odmowy Zarząd informował autora propozycji nowych JAR o swojej decyzji. Po opracowaniu ToR, JAA tworzyło grupę roboczą (ang. *working*

<sup>288</sup> Standaryzacja określa to jak są wdrażane przyjęte zasady odnoszące się do lotnictwa cywilnego przez państwa członkowskie. Szerzej o obecnej standaryzacji przeprowadzanej przez EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/standardisation-monitoring-civil-aviation-safety>, [dostęp: 14.12.2022 r.].

<sup>289</sup> M. A. Pettit, J. H. Dunlap, *The European Joint...*, s. 12.

<sup>290</sup> Opinion of the Economic and Social Committee on the 'Proposal for a Council directive establishing a Safety Assessment of Third Countries' Aircraft using Community Airports, 98/C 19/06, OJ C 124, 21. 4. 1997, p. 39.

<sup>291</sup> JAR-11, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>292</sup> Wedle Porozumień cypryjskich z 1990 r. *Central JAA* składały się z osób zatrudnionych na pełen etat. Porozumienia cypryjskie z 1990 r., s. 22, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>293</sup> Definicja *interested parties - Representative International Organisations whose members are subject to regulation in accordance with JARs* - znajduje się w JAR-11, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>294</sup> Tłumaczenie ToR na język polski - *zakres zadań* - pojawiło się, np. w: dokumencie EASA, Załącznik 1 do opinii 04/2012 „Ocena skutków regulacji RMT.0440 (OPS.055) – (Ograniczenia czasu lotu)” s. 11, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9749/pl>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>295</sup> JAR-11, JAR 11.055 Initiation of a new JAR or amendments to a JAR, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 29.12.2022 r.].



party), która przygotowywała projekt JAR<sup>296</sup>. Podczas swoich prac brano pod uwagę treść dokumentu ToR.

W sytuacji, gdy JAA otrzymały propozycję zmiany już istniejących JAR, rozpoczęcie procesu regulacyjnego przebiegało w inny sposób. Decyzję w zakresie zainicjowania zmiany JAR podejmował *Central JAA*<sup>297</sup> we współpracy z *Sectorial Team*<sup>298</sup>. Następnie jeżeli *Central JAA* wyraziły zgodę - to tak jak w przypadku nowych JAR - był tworzony dokument o nazwie *The Terms of Reference*<sup>299</sup>.

Potem odbywały się kolejne etapy procesu regulacyjnego, które były tożsame dla nowych JAR i ich aktualizacji. JAA przygotowywały dokument - *zawiadomienie o proponowanej zmianie* (ang. *Notice of Proposed Amendment, NPA*)<sup>300</sup>, który mogły komentować osoby fizyczne lub prawne z sektora lotniczego<sup>301</sup>. Etap konsultacji trwał 3 miesiące, ale mógł zostać wydłużony<sup>302</sup>. Potem komentarze były wysyłane do Działu Regulacji JAA (ang. *the JAA Regulation Division*), który przekazywał je do grupy roboczej<sup>303</sup> (ang. *the Working Party*)<sup>304</sup>. Następnie dokonywano oceny zamieszczonych uwag czy spostrzeżeń<sup>305</sup>. Efektem tych prac była publikacja dokumentu, w którym znajdowały się komentarze razem z odpowiedziami na nie (ang. *Comment/Response*

---

<sup>296</sup> Definicja *working party* - Means a group of people in charge of developing JAA material according to the terms of reference defined by the body to which the working party reports, JAR-11, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>297</sup> Wedle Porozumień cypryjskich z 1990 r. *Central JAA* składały się z osób zatrudnionych na pełen etat. Porozumienia cypryjskie z 1990 r., s. 22, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>298</sup> W strukturze JAA były wyodrębnione oddziały, np. Operations Division. W oddziałach były tworzone grupy, które zajmowały się opracowywaniem JAR w zakresie kompetencji danego oddziału. Zob. Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, slajd nr 3 i 6, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>299</sup> JAR-11, JAR 11.055 Initiation of a new JAR or amendments to a JAR, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>300</sup> JAR-11, JAR 11.065, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>301</sup> NPA distribution list, dn. 21 maja 2006 r., <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/rulemaking-docs-jaa-npa-Cover-Letter-NPA-OPS-50.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>302</sup> JAR-11, JAR 11.065 Terminology, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>303</sup> Definicja *working party* - means a group of people in charge of developing JAA material according to the terms of reference defined by the body to which the working party reports - znajduje się w JAR-11, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>304</sup> JAR-11, JAR 11.065 i 11.070, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>305</sup> Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, slajd nr 15-17, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

Document)<sup>306</sup>, np. *JAR-25 Comments And Responses on NPA 25B, D, G-244: Accelerate-Stop Distances and Related Performance Matters*<sup>307</sup>. Rozpatrując wyżej wskazany przykład, można spostrzec, iż swoje opinie zamieścili m.in. Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (ang. *The International Air Transport Association, IATA*)<sup>308</sup>, Amerykańskie Stowarzyszenie Transportu Lotniczego (ang. *Air Transport Association of America, ATA*)<sup>309</sup>, Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (ang. *Association of European Airlines, AEA*)<sup>310</sup>, czy linie lotnicze Britannia<sup>311</sup>. Wśród komentarzy pojawiły się kwestie dotyczące, np. wprowadzenia definicji *prędkości decyzji* (ang. *the take-off decision speed*)<sup>312</sup>.

Innym przykładem był *Comment response document for NPA 21-25*, w którym zostały umieszczone komentarze od np. właściwych władz lotniczych państw członkowskich JAA<sup>313</sup>. Warto podkreślić, iż JAA w tym dokumencie odpowiedziały na zgłoszone uwagi oraz wprowadziły zmiany w tekście wymagań technicznych. Z kolei w *NPA JAR-11 Comment/Response Document (CRD)* pojawiły się komentarze (np. krajowych władz lotniczych) i odpowiedzi odnośnie do procesu regulacyjnego JAA<sup>314</sup>.

---

<sup>306</sup> Szerzej o etapie komentowania NPA: Prezentacja NPA-STD 11 (JAR-FSTD A). Comment Review Presentation to OST May 2006, slajd nr 9, <https://www.slideserve.com/lynnea/npa-std-11-jar-fstd-a>, [dostęp: 10.12.2022 r.]; JAR-11, JAR 11.070, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r.]

<sup>307</sup> *JAR-25 Comments And Responses on NPA 25B, D, G-244 : Accelerate-Stop Distances and Related Performance Matters February 1993*, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/CR244.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.]

<sup>308</sup> Szerzej o IATA: <https://www.iata.org/>, [dostęp: 16.12.2022 r.]

<sup>309</sup> Obecnie jest to Airlines for America (A4A). Szerzej: <https://www.airlines.org/>, [dostęp: 16.12.2022 r.]

<sup>310</sup> Szerzej o AEA: <https://www.skybrary.aero/articles/association-european-airlines-aea>, [dostęp: 16.12.2022 r.]

<sup>311</sup> Szerzej o Britannia Airways: G.M. Simons, *Britannia Airways: The World's Largest Holiday Airline*, Air World 2020.

<sup>312</sup> Jest pojmowana jako maksymalna prędkość, przy której kapitan może zatrzymać samolot. Oblicza się ją przed startem samolotu. Powyżej tej prędkości załoga samolotu musi kontynuować start nawet, jeżeli samolot ma, np. uszkodzony silnik. Szerzej: <https://www.skybrary.aero/articles/v1>, [dostęp: 16.12.2022 r.]. FAA określa ją jako V1: *means the maximum speed in the takeoff at which the pilot must take the first action (e.g., apply brakes, reduce thrust, deploy speed brakes) to stop the airplane within the accelerate-stop distance. V1 also means the minimum speed in the takeoff, following a failure of the critical engine at VEF, at which the pilot can continue the takeoff and achieve the required height above the takeoff surface within the takeoff distance.* Szerzej o skrótach stosowanych przez FAA: Title 14 - Aeronautics and Space; Chapter I - Federal Aviation Administration, Subchapter A - Definitions and General Requirements; Part 1 - Definitions and Abbreviations; § 1.2 Abbreviations and symbols, <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-A/part-1/section-1.2>, [dostęp: 16.12.2022 r.]

<sup>313</sup> Comment response document for NPA 21-25, Common Release Certificate, <http://cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/21-25%20CRD.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.]

<sup>314</sup> NPA JAR-11 Comment/Response Document (CRD), [https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/CRD%20version%20March%202001\(final%20version\).pdf](https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/CRD%20version%20March%202001(final%20version).pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.]

Następnie po udostępnieniu tego dokumentu odbywały się ostatnie etapy procesu regulacyjnego JAA, którymi były: przyjęcie (ang. *adoption*) i publikacja (ang. *publication*)<sup>315</sup>. Wedle JAR-11 *adoption* oznaczało działanie właściwego organu JAA, które kończyło etap opracowywania JAR lub jego zmiany<sup>316</sup>. Należy podkreślić, iż decyzję, co do przyjęcia nowych JAR albo ich zmiany podejmował Komitet JAA (ang. *JAAC*)<sup>317</sup>. Jednakże na dwa miesiące przed podjęciem decyzji do Komitetu musiały być dostarczone: projekt JAR, notatka oraz Comment/Response Document. Potem następowała publikacja JAR - w ciągu 3 miesięcy od etapu przyjęcia<sup>318</sup>.

Odpowiadając na pytanie, jakie dokumenty mogły wydawać JAA, należy wskazać: *zawiadomienie o proponowanej zmianie* (ang. *Notice of Proposed Amendment, NPA*)<sup>319</sup>; *wspólne wymagania lotnicze* (ang. *Joint Aviation Requirements, JARs*)<sup>320</sup>; *material administracyjny i doradczy* (ang. *Administrative and Guidance Material, A&GM*)<sup>321</sup>.

Pierwszy ze wspomnianych powyżej - NPA - zawierał projekt nowych wymagań technicznych JARs albo zmiany do już istniejących JARs<sup>322</sup>. Przykładami NPA były, np.: NPA OPS-29 rev. 2<sup>323</sup>, NPA-OPS 43<sup>324</sup>, NPA-OPS 50<sup>325</sup>, NPA-OPS 48A<sup>326</sup>, NPA-

---

<sup>315</sup> Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, slajd nr 18, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>316</sup> Definicja *adoption* - *the act of the competent body of the JAA pursuant to the Cyprus Arrangements, by which the administrative procedure for the establishment of a JAR or an amendment to a JAR is concluded and the JAR or an amendment to a JAR becomes eligible for external publication*. JAR-11, JAR 11.005 Terminology, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>317</sup> JAR-11, JAR 11.075, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>318</sup> JAR-11, JAR 11.080, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>319</sup> Szerzej o dokumentach wydawanych przez JAA: [https://web.archive.org/web/20110629211250/http://www.jaa.nl/publications/publications\\_history.html](https://web.archive.org/web/20110629211250/http://www.jaa.nl/publications/publications_history.html), [dostęp: 30.06.2021 r.].

<sup>320</sup> Definicja JAR znajduje się w JAR-11, JAR 11.005 Terminology, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>321</sup> Tłumaczenie nazwy z języka angielskiego na język polski pojawiło się w Podręczniku certyfikacji operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego, PNO-1-01-00, wydanie z 30.04.2005 r., s. 3, [http://ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/komunikaty/PNO%20Dzial1.pdf](http://ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/komunikaty/PNO%20Dzial1.pdf), [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>322</sup> Definicja NPA znajduje się w JAR-11, JAR 11.005 Terminology, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>323</sup> NPA OPS-29 rev. 2: Single - Engine Commercial Operations at night and/or in Imc, dn. 1 czerwca 2004 r., <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/docs/NPAOPS29%20rev%202%20+%20CRD%20010604%20IHS%20491020.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>324</sup> NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) - Circuit Protection Devices, dn. 1 lipca 2005 r., <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/docs/NPA-OPS-43%20010705%20IHS%20533490.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>325</sup> NPA-OPS 50, (JAR-OPS 3), Operation of Helicopters Certified for Flight in Limited Icing Conditions, 20/05/07, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/rulemaking-docs-jaa-mpa-NPA-OPS-50.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

OPS 56<sup>327</sup>. Co więcej, przed opublikowaniem NPA mogło zostać wydane *wczesne zawiadomienie o proponowanej zmianie* (ang. *Advance Notice of Proposed Amendment, A-NPA*), którego celem było uzyskanie opinii odnośnie do przyszłego projektu NPA<sup>328</sup>. Analizując strukturę i treść NPA, można uznać, iż ich charakter nie był wiążący. Po pierwsze, w jego treści były przedstawione propozycje wymagań technicznych. Po drugie, dokument ten był publikowany w trakcie procesu regulacyjnego JAA, a nie był efektem procesu legislacyjnego.

W przypadku drugiej z wymienionych grup dokumentów (wspólnych wymagań lotniczych) należy podkreślić, że JARs były wydawane w zakresie certyfikacji i zdatości do lotu; konserwacji; operacji lotniczych oraz licencjonowania<sup>329</sup>. Zgodnie z JAR-11 każde wymagania musiały zawierać: preambułę (ang. *preamble*), sekcję nr 1 z wymaganiami (ang. *requirements*) oraz sekcję nr 2 ze *wspólnymi okólnikami doradczymi*<sup>330</sup> (ang. *Advisory Circular Joint, ACJ*)<sup>331</sup>, jeżeli byłoby to konieczne<sup>332</sup>. Należy podkreślić, iż w sekcji nr 2 były umieszczone: *alternatywne sposoby spełniania*<sup>333</sup> (ang. *acceptable means of compliance, AMC*) oraz *material interpretacyjny*<sup>334</sup> (ang. *interpretative and explanatory material, IEM*). Pierwsze ze

---

<sup>326</sup> NPA distribution list, dn. 1 czerwca 2006 r., <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/docs/NPA-OPS-48A%20010606%20IHS%20582495.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>327</sup> NPA-OPS 56 (JAR-OPS 3) Changes to Subpart M and other Subparts to reflect Commission Regulation (EC) No 2042/2003, <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/NPA-OPS%2056%20and%20CRD%20adopted%20by%20JAAC%2006-3.pdf>, [dostęp: 14.12.2022 r.].

<sup>328</sup> Definicja A-NPA znajduje się w JAR-11, JAR 11.005 Terminology, a opis A-NPA w JAR 11.066, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>329</sup> Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, slajd nr 9-10, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>330</sup> Tłumaczenie *ACJ* na *wspólne okólniki doradcze* występuje w polskiej wersji JAR-26, umieszczonej na stronie ULC: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/dzienniki\\_urzedowe/2010/dz\\_urz\\_17\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/dzienniki_urzedowe/2010/dz_urz_17_10.pdf), [dostęp: 27.12.2022 r.] oraz w polskiej wersji Wspólnych wymagań lotniczych JAR-FSTD H z 2008 r., s. 25: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/dzienniki\\_urzedowe/2010/dz\\_urz\\_11\\_2010.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/dzienniki_urzedowe/2010/dz_urz_11_2010.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>331</sup> Procedura opracowywania *ACJ*: JAR-11, JAR 11.175 Development of *ACJ*s, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 29.12.2022 r.].

<sup>332</sup> JAR-11, JAR 11.030, JAR 11.040, JAR 11.045, JAR 11.050, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

<sup>333</sup> Tłumaczenie *AMC* na *akceptowalne sposoby spełniania* występuje w polskiej wersji JAR-26, umieszczonej na stronie ULC: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/dzienniki\\_urzedowe/2010/dz\\_urz\\_17\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/dzienniki_urzedowe/2010/dz_urz_17_10.pdf), [dostęp: 27.12.2022 r.].

<sup>334</sup> Tłumaczenie *IEM* na *material interpretacyjny* występuje w polskiej wersji JAR-26, umieszczonej na stronie ULC: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/dzienniki\\_urzedowe/2010/dz\\_urz\\_17\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/dzienniki_urzedowe/2010/dz_urz_17_10.pdf), [dostęp: 27.12.2022 r.].

wspomnianych - AMC - określały inne metody, za pomocą których spełniało się wymagania JAR<sup>335</sup>. Z kolei celem IEM było wyjaśnienie wymagań JAR<sup>336</sup>.

W ramach certyfikowania oraz zdatności do lotu opublikowano, np<sup>337</sup>: JAR-21 (Certification Procedures for Aircraft, Products and Related Parts)<sup>338</sup>, JAR-25 (Large Aeroplanes Certification)<sup>339</sup>, JAR-36 (Aircraft Noise)<sup>340</sup>, JAR-E (Engines Certification)<sup>341</sup>. Przykładami tych dokumentów są: JAR-25, który dotyczył minimalnego ciśnienia w kabinie, maksymalnego poziomu tlenu węgla, dwutlenku węgla, ozonu czy minimalnego natężenia wentylacji<sup>342</sup> oraz JAR-E z 2004 r.<sup>343</sup>.

W odniesieniu do operacji lotniczych JAA wydały JAR-OPS 1, które dotyczyły apteczek medycznych na pokładzie statku powietrznego, a w JAR-OPS 1.055 zostały zawarte postanowienia dotyczące konieczności posiadania przez przewoźnika lotniczego na pokładzie statku powietrznego informacji o ewakuacji oraz sprzętu ratunkowego. Nie można pominąć faktu, iż JAA nakazały, aby każda linia lotnicza posiadała apteczki w trakcie odbywanego lotu. Ich ilość miała być uzależniona od liczby miejsc w samolocie<sup>344</sup>. Innym przykładem były: JAR-OPS 1:Commercial air transportation (aeroplanes) z 2005 r.<sup>345</sup> oraz JAR-FSRD-H z 2008 r., które dotyczyło urządzeń symulatora lotu w helikopterach<sup>346</sup>.

---

<sup>335</sup> JAR-OPS 1, section 2, 2-0-1, s. 231, <https://docplayer.net/20988366-Jar-ops-1-commercial-air-transportation-aeroplanes-please-find-attached-a-copy-of-amendment-8-to-jar-ops-1-effective-1-january-2005.html>, [dostęp: 27.12.2022 r.]

<sup>336</sup> Ibidem.

<sup>337</sup> Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, slajd nr 9, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 10.12.2022 r.]

<sup>338</sup> JAR-21: Certification procedures for aircraft and related products and parts, dn. 1 listopada 2004, <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500970.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.]

<sup>339</sup> JAR-25 Large Aeroplanes, Change 13, 5 October 1989, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/jar-25-change13.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.]

<sup>340</sup> JAR-36: Aircraft noise, luty 2007, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/JAR%2036.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.]

<sup>341</sup> JAR-E (Engines Certification), <https://www.yumpu.com/en/document/view/51617950/joint-aviation-requirements-jar-e-engines-kaab>, [dostęp: 11.12.2022 r.]

<sup>342</sup> U. Balasubramaniam, *Air Passenger Health and Consumer Protection*, Journal of air and Commerce, v.73, is. 3, 2008, s. 690-691; F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV, no 6, 2000, s. 268.

<sup>343</sup> JAR-E: Engines, dn. 1 listopada 2004, [www.caa.gov.tw](http://www.caa.gov.tw), [dostęp: 10.12.2022 r.]

<sup>344</sup> U. Balasubramaniam, *Air Passenger Health and Consumer Protection*, Journal of air and Commerce, v.73, is. 3, 2008, s. 690.

<sup>345</sup> JAR-OPS 1: Commercial air transportation (aeroplanes), dn. 1 stycznia 2005 r., <https://docplayer.net/20988366-Jar-ops-1-commercial-air-transportation-aeroplanes-please-find-attached-a-copy-of-amendment-8-to-jar-ops-1-effective-1-january-2005.html>, [dostęp: 10.12.2022 r.]

<sup>346</sup> JAR-FSRD-H, 2008, [https://www.caa.md/files/2014\\_01/569.pdf](https://www.caa.md/files/2014_01/569.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.]

W zakresie licencjonowania zostały opublikowane przez JAA wymagania odnoszące się do zdrowia pilotów, czyli JAR-FCL3- Flight crew licensing (medical) z 2006 r.<sup>347</sup>, których podstawą był Załącznik nr I do Konwencji Chicagowskiej<sup>348</sup>.

Odpowiadając na pytanie, jaki charakter mają JARs wydawane przez JAA, trzeba odnieść się do stanowiska Rady dotyczącego rozporządzenia nr 3922/91<sup>349</sup>, w którym podkreślono, że JAR-OPS są niewiążące<sup>350</sup>. Tym samym można założyć, że skoro jedno z JARs miały taki charakter, to *per analogiam* pozostałe też nie wywoływały skutków prawnych. Również potwierdza to stanowisko Ch. M. Petrasa oraz M. Vaugeoisa, którzy podkreślili, że JARs miały charakter niewiążący<sup>351</sup>. Z kolei z treści dokumentu wynika, iż dzięki rozporządzeniu nr 3922/91<sup>352</sup> JARs, które były wskazane w załączniku nr II (JAR 1, JAR 22, JAR 25, JAR AWO, JAR E, JAR P, JAR APU, JAR TSO, JAR VLA, JAR 145)<sup>353</sup>, mogły zmienić swój charakter i stać się wiążące dla państw członkowskich EWG (następnie dla WE)<sup>354</sup>.

Innym rodzajem dokumentów wydawanym przez JAA były *materiały administracyjne i doradcze* (ang. *Administrative and guidance material, A&GM*). Analizując następujące przykłady: A&GM (Section Two: Maintenance)<sup>355</sup>, A&GM

---

<sup>347</sup> JAR-FCL 3 - Flight crew licensing (medical), dn. 1 grudnia 2006 r., <https://docplayer.net/5556885-Jar-fcl-3-flight-crew-licensing-medical.html>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>348</sup> Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Licencjonowanie personelu, Lipiec 2011, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/Za%C5%82%C4%85cznik\\_1\\_-\\_Licencjonowanie\\_personelu.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/Za%C5%82%C4%85cznik_1_-_Licencjonowanie_personelu.pdf), [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>349</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4—8.

<sup>350</sup> Draft statement of the Council's reasons, s. 2, 27.01.2006 r., [https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvgs5kjj27kof\\_j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipflcgdp8/f=/13376\\_05\\_add\\_1.pdf](https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvgs5kjj27kof_j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipflcgdp8/f=/13376_05_add_1.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>351</sup> Ch. M. Petras, M. Vaugeois, *Safety regulation and oversight*, [w:] *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, red. P. S. Dempsey, R. S. Jakhu, Nowy Jork 2017, s. 75.

<sup>352</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4—8.

<sup>353</sup> W polskiej wersji Rozporządzenia nr 3922/91 w Załączniku nr II wskazane są następujące JAR: JAR 1 - Definicje i skróty; 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 obsługi.

<sup>354</sup> Draft statement of the Council's reasons, s. 2, 27.01.2006 r., [https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvgs5kjj27kof\\_j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipflcgdp8/f=/13376\\_05\\_add\\_1.pdf](https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvgs5kjj27kof_j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipflcgdp8/f=/13376_05_add_1.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>355</sup> JAA Administrative & Guidance Material Section Two: Maintenance Part Three: Temporary Guidance Leaflets, [https://www.caa.md/files/2013\\_06/409.pdf](https://www.caa.md/files/2013_06/409.pdf), [dostęp: 11.12.2022 r.]; JAA Administrative & Guidance Material Section Two: Maintenance Part Three: Temporary Guidance, <https://sassofia.com/wp-content/uploads/2018/10/JAA-TGL-47-Fuel-Tank-Safety.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

(Section Six: Synthetic Training Devices)<sup>356</sup>, A&GM (Section Five: Personnel Licensing Part 2: Procedures)<sup>357</sup>, A&GM (Section Four: Operations)<sup>358</sup>, można uznać, iż ich charakter nie był wiążący. Po pierwsze, w treści dokumentów pojawiło się określenie *leaflet*, co w języku polskim oznacza ulotkę. Po drugie, można zauważyć używanie słowa *should*, które wskazywałoby, że sugerowane działania przez JAA były tylko zaleceniami<sup>359</sup>. Po trzecie, w A&GM nie były zamieszczone informacje odnośnie do wejścia w życie dokumentu, co potwierdza, że nie miały wywoływać skutków prawnych.

#### 1.1.4. Harmonizacja Wspólnych Wymagań Lotniczych

Analizując działalność JAA, można zauważyć, iż podjęły one współpracę z FAA, aby dokonać harmonizacji<sup>360</sup> wymagań lotniczych<sup>361</sup>. Trzeba podkreślić, iż zarówno FAA, jak i JAA tworzyły wymagania odnoszące się do wyrobów lotniczych czy samolotów. Z uwagi na dwa odrębne organy, zajmujące się tworzeniem wymagań lotniczych, pojawiły się problemy ze wzajemnym akceptowaniem certyfikatów. Tym samym operatorzy oraz producenci musieli ponosić dodatkowe koszty, wynikające z istnienia odrębnych wymagań opracowywanych przez FAA i JAA<sup>362</sup>. W konsekwencji tego JAA i FAA w 1988 r. zdecydowały o rozpoczęciu współpracy, której celem była harmonizacja JAR i przepisów (ang. *Federal Aviation Regulations, FAR*) tworzonych

---

<sup>356</sup>JAA Administrative & Guidance Material, Section Six: Synthetic Training Devices, (STD/FSTD), Part Three: Temporary Guidance Leaflet, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/certification-flight-standards-doc-oeb-supporting-documents-tgl-AGM-S6-STD-TGL-12-EVS-Sim-Qual-Feb-08-Print.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>357</sup> JAA Administrative & Guidance Material, Section Five: Personnel Licensing Part 2: Procedures, [https://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/fcl1-q-classe-types-chap16-easa-2010-02.original.pdf](https://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/fcl1-q-classe-types-chap16-easa-2010-02.original.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.]

<sup>358</sup> JAA Administrative & Guidance Material, Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS), wersja z 2001 r., [https://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Love%20og%20bestemmelser/Joint%20Aviation%20Requirements%20\(JAR\)/TGL%2029%20Portable%20Electronic%20Devices.pdf](https://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Love%20og%20bestemmelser/Joint%20Aviation%20Requirements%20(JAR)/TGL%2029%20Portable%20Electronic%20Devices.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.], JAA Administrative & Guidance Material, Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS), wersja z 2008 r., [https://www.caa.md/files/2013\\_06/406.pdf](https://www.caa.md/files/2013_06/406.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>359</sup> Informacja o użyciu *should* w dokumentach JAA - Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, slajd nr 25, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

<sup>360</sup> Zgodnie z Słownikiem języka polskiego *harmonizacja to wzajemne dostosowanie różnych elementów w spójną całość*. Zob. Słownik języka polskiego online: <https://sjp.pl/harmonizacja>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>361</sup> Szerzej o harmonizacji FAA/JAA: Federal Register / Vol. 68, No. 118 / Thursday, June 19, 2003 / Rules and Regulations, 36880, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>362</sup> Federal Register / Vol. 68, No. 118 / Thursday, June 19, 2003 / Rules and Regulations, 36880, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

przez Federalną Administrację Lotnictwa (ang. *Federal Aviation Administration, FAA*)<sup>363</sup>. W związku z tym odbywały się spotkania i konferencje, na których dyskutowano o przebiegu prac i ich zakresie. Skutkiem działań było, np. przyjęcie tej samej numeracji wymagań (np. FAR 23 i JAR 23<sup>364</sup>) oraz konkretnych punktów w wymaganiach (np. harmonizacja wymagań w odniesieniu do ochrona przed oblodzeniem<sup>365</sup> (ang. *Ice Protection Harmonization*) - FAR 25.1419 i JAR 25.1419<sup>366</sup>; wyjścia ewakuacyjne - FAR/JAR 25.811<sup>367</sup>).

Należy zaznaczyć, iż harmonizacja wymagań lotniczych nie tylko została dokonana na szczeblu JAA-FAA, ale również w państwach należących do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (ang. *European Economic Community, EEC*)<sup>368</sup>. Przyczyną rozpoczęcia tego procesu było umacnianie się EWG i wzrost jej kompetencji<sup>369</sup>. W konsekwencji tego postanowiono o harmonizacji wspólnych wymagań technicznych w państwach członkowskich za pomocą aktu prawnego<sup>370</sup>, którym było rozporządzenia nr 3922/91<sup>371</sup>. W rezultacie państwa, które należały do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (następnie do Wspólnoty Europejskiej), musiały stosować wymagania techniczne określone przez Wspólne Władze Lotnicze. Tym samym JARs stały się wiążące, a nie tak jak wcześniej - stosowane dobrowolnie przez państwa, które podpisały *Porozumienia cypryjskie*<sup>372</sup>.

---

<sup>363</sup> Federal Register / Vol. 68, No. 118 / Thursday, June 19, 2003 / Rules and Regulations, 36880, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>364</sup> Szerzej o pracy nad harmonizacją FAR 23 i JAR 23: General Aviation Certification and Operations Issue Area, JAR/FAR 23 Harmonization Working Group Task 1 – Review JAR Issue No 4 and No 5, s. 3, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/GACoj23T1&T211301992.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/GACoj23T1&T211301992.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>365</sup> Szerzej o oblodzeniu i o odladaniu lotniskowym statków powietrznych: R. Konieczka, *Odladanie lotniskowe statków powietrznych*, Zeszyty Naukowe. Transport / Politechnika Śląska. 2015, (86), s. 55–64.

<sup>366</sup> Szerzej o pracy nad harmonizacją FAR 25 i JAR 25: Transport Airplane and Engine Issue Area Ice Protection Harmonization Working Group Task 4 – Harmonize 14 CFR 25.1419 and JAR 25.1419, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/TAEipT4-12081997.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/TAEipT4-12081997.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>367</sup> Szerzej o pracy nad harmonizacją FAR 25.811 i JAR 25.811: [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

<sup>368</sup> EWG istniała od 1958-1992 r., a od 1993 do 2009 r. była Wspólnotą Europejską.

<sup>369</sup> A. Schout, *Assessing the added value of an EU Agency for Aviation Safety*, Jnl Publ. Pol., 31, 3, Cambridge University Press 2011, s. 374.

<sup>370</sup> Ibidem.

<sup>371</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4–8.

<sup>372</sup> Opinion of the Economic and Social Committee on the proposal for a council directive on the harmonization of technical requirements and procedures applicable to civil aircraft, pkt. 1.8-1.9, Dz.U. C 159 z 17.6.1991, str. 28–31.



Rozporządzenie ustanowiło jednolite, wspólnotowe zasady odnoszące się do procedur bezpieczeństwa czy operacji lotniczych (zarobkowych i towarowych)<sup>373</sup>. W treści aktu prawnego pojawiły się wspólne wymogi techniczne i procedury administracyjne w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w odniesieniu do eksploatacji i obsługi statków powietrznych oraz osób i organizacji zaangażowanych w takie zadania. Co więcej, podkreślono, iż ujednolicone reguły mają zastosowanie do wszystkich statków powietrznych eksploatowanych przez operatorów zarejestrowanych w UE. Ponadto rozporządzenie określało rolę państw członkowskich w procesie spełniania wymagań przez władze lotnictwa cywilnego do uzyskania członkostwa we Wspólnych Władzach Lotniczych (art. 5).

Podkreślić należy, iż państwa członkowskie EWG były uprawnione do niezwłocznej reakcji na problemy z zakresu bezpieczeństwa, jeżeli odnosiły się do produktu, osoby lub podmiotu objętego zakresem stosowania wspomnianego rozporządzenia (art. 8). Również Komisja mogła przedstawić swoje propozycje, jeżeli poziom bezpieczeństwa byłby niewystarczający lub pojawiłyby się pewne uchybienia we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych. W konsekwencji można założyć, że w wyżej wspomnianej sytuacji zgłoszenia problemów przez państwo członkowskie, istniałaby możliwość zmiany dotychczasowych wspólnych wymagań JARs, aby zwiększyć bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego.

Nie można zapomnieć też o tym, iż państwa członkowskie EWG mogły wyrazić zgodę na wyjątki od zastosowania wymagań technicznych i procedur administracyjnych objętych zakresem obowiązywania rozporządzenia, jeżeli były zgodne z jego celami z zakresu bezpieczeństwa.

W konsekwencji tego można założyć, iż państwa członkowskie stosowały wtedy *alternatywne sposoby spełniania* (ang. *Acceptable Means of Compliance, AMC*), czyli inne metody, za pomocą których można wypełnić wymagania, znajdujące się w JARs<sup>374</sup>. AMC znajdowały się w JAR w sekcji nr 2 (obejmowała *Advisory Circular Joint, ACJ*<sup>375</sup>). Natomiast w sekcji nr 1 umieszczone były wspólne wymagania lotnicze.

---

<sup>373</sup>Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4—8.

<sup>374</sup>JAR-OPS 1, section 2, 2-0-1, s. 231, <https://docplayer.net/20988366-Jar-ops-1-commercial-air-transportation-aeroplanes-please-find-attached-a-copy-of-amendment-8-to-jar-ops-1-effective-1-january-2005.html>, [dostęp: 27.12.2022 r.].

<sup>375</sup>ACJ (*Advisory Circular Joint*): means an accompanying text, containing explanations, interpretations or acceptable means of compliance, in order to clarify and to provide guidance for the application of requirements. Definicja ACJ znajduje się w: JAR-11, JAR 11.005 Terminology,

Tym samym w sytuacji, gdy dane państwo nie mogło zastosować się do wymagań z sekcji nr 1, to korzystało z dostępnych AMC. Przykładami AMC względem JAR były, np. AMC OPS 1.035 w stosunku do JAR-OPS 1.035<sup>376</sup>; AMC OPS 1.210 (a) w stosunku do JAR-OPS 1.210 (a)<sup>377</sup>. Jednakże należy zaznaczyć, iż sposoby, które były wskazane w AMC, nie były enumeratywnie wyliczone, ponieważ mogły istnieć inne możliwe sposoby spełnienia wymagań, które jeszcze nie zostały zaproponowane przez państwa.

## 1.2. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

### 1.2.1. Geneza

Nie można nie zauważyć, że z biegiem czasu pojawiła się potrzeba ustanowienia organizacji, która miałaby rozszerzone uprawnienia w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Tym samym pojawiły się opinie, sugerujące, że przyszły twór powinien posiadać kwalifikacje do przyjęcia zadań wykonawczych oraz być porównywalny do Federalnej Administracji Lotnictwa w Stanach Zjednoczonych (ang. *Federal Aviation Administration, FAA*)<sup>378</sup>. Co więcej, jego kluczowym zadaniem miałyby być zapewnienie jednolitego wysokiego poziomu bezpieczeństwa w państwach Wspólnoty Europejskiej (potem Unii Europejskiej). Taki efekt zostałby osiągnięty poprzez integrację wszystkich krajowych systemów bezpieczeństwa<sup>379</sup>.

Tym samym w 1996 r. Komisja zaproponowała, aby JAA zostały przekształcone w międzynarodową organizację, w której Wspólnota Europejska mogłoby mieć status członka<sup>380</sup>. 10 grudnia 1996 r. przyjęto *Zalecenie dotyczące decyzji Rady w sprawie upoważnienia Komisji do prowadzenia negocjacji w sprawie utworzenia EASA*<sup>381</sup>. Następnie w trakcie spotkania Rady w Brukseli (10-11 grudnia 1997) została przeanalizowana kwestia wspomnianego powyżej dokumentu. W konsekwencji tego ustalono, jakie działania muszą zostać podjęte w celu utworzenia organu oraz

---

<https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 20.12.2022 r.].

<sup>376</sup> JAR-OPS 1, section 2, 2-B-4, s. 236, <https://docplayer.net/20988366-Jar-ops-1-commercial-air-transportation-aeroplanes-please-find-attached-a-copy-of-amendment-8-to-jar-ops-1-effective-1-january-2005.html>, [dostęp: 27.12.2022 r.].

<sup>377</sup> Ibidem, section 2, 2-D-1, s. 255.

<sup>378</sup> Szerzej o FAA: <https://www.faa.gov/>, [dostęp: 23.12.2022 r.].

<sup>379</sup> F. Manuhutu, *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, Air and Space Law, vol. XXV, no 6, 2000, s. 270.

<sup>380</sup> R. Génova Galván, *EASA Regulatory Framework, History of Foundation*, s. 2, [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/03/EASA-Regulatory-Framework\\_text.pdf](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/03/EASA-Regulatory-Framework_text.pdf), [dostęp: 30.08.2021 r.]; F. Manuhutu, *Aviation Safety...*, s. 270.

<sup>381</sup> F. Manuhutu, *Aviation Safety...*, s. 270.

stwierdzono, iż należy zwrócić się do *Komitetu Stałych Przedstawicieli* (ang. *Committee of Permanent Representatives, COREPER*) w celu przygotowania warunków negocjacji oraz przeanalizowania istotnych aspektów, odnoszących się do ustanowienia europejskiej organizacji, która byłaby odpowiedzialna za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. W trakcie przeprowadzanej analizy Komitet Stałych Przedstawicieli nie mógł pominąć takich kwestii, jak: status prawny organizacji<sup>382</sup>. Następnie w roku 1997 (24 września) podkreślono konieczność utworzenia *European Aviation Safety Authority*, której celem byłoby opracowywanie aktów prawnych oraz certyfikowanie<sup>383</sup> (*wszelkie sposoby sprawdzania, czy produkt, część lub wyposażenie, instytucja lub osoba pozostają w zgodzie z odpowiednimi wymaganiami*)<sup>384</sup>.

Z kolei, w roku 1998 w Luksemburgu podczas spotkania Rady (2108<sup>th</sup> *Council meeting, Transport, Luxembourg, 17-18 June 1998*), stwierdzono, iż Komisja może rozpocząć negocjacje w sprawie stworzenia organizacji, która byłaby odpowiedzialna za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego<sup>385</sup>. Co więcej, zgodnie z treścią tego dokumentu, celem rozmów miało być zawarcie umowy ustanawiającej międzynarodową organizację, jaką miałyby być *the European Aviation Safety Authority (EASA)*. Warte podkreślenia jest to, że początkowo w nazwie EASA znajdowało się słowo *Authority*, które w późniejszych latach zostało zastąpione przez *Agency*<sup>386</sup>. Wedle stanowiska Rady celami działania EASA miały być: ustanowienie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa w Europie, przez formułowanie, zatwierdzanie i jednolite stosowanie wszystkich niezbędnych przepisów bezpieczeństwa lotniczego, i jego promocja na całym świecie. Ponadto EASA miała zapewnić: ułatwienie wolnej i uczciwej konkurencji w Europie; wzajemne uznawanie i równe traktowanie wyrobów lotniczych, części i ekwipunku; oraz organów i osób zajmujących się projektowaniem, produkcją,

---

<sup>382</sup>2059th Council meeting Transport Brussels, 10 and 11 December 1997, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_97\\_389](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_97_389), [dostęp: 11.11.2021 r.].

<sup>383</sup>Definicja *certyfikowania* znajdowała się, np. w art. 3 pkt e) Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>384</sup>The European aerospace industry: meeting the global challenge. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. COM (97) 466 final, 24 September 1997, <http://aei.pitt.edu/6981/1/6981.pdf>, [dostęp: 11.11.2021 r.]; Bulletin (EU) of June 1997, point 1.3.169, s.70, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/30720c86-477c-478f-abc4-49af3d61a88f/language-en/format-PDF/source-241227880>, [dostęp: 11.11.2021 r.].

<sup>385</sup>Corrigendum to the Press Release of the 2108th Council meeting – Transport – Luxembourg, 17-18 June 1998/9551/98 (Presse 207) C/98/207 COR 1 (en).

<sup>386</sup>R. Génova Galvans, *EASA Regulatory...*, s. 2.

konserwacją i eksploatacją produktów na warunkach i zgodnie z czasem harmonogramu, który zostanie ustalony po utworzeniu nowego Urzędu<sup>387</sup>.

Następnym krok nastąpił w dniu 26 czerwca 2000 r., Rada Unii Europejskiej<sup>388</sup>, podczas spotkania w Luksemburgu omawiała wówczas kwestię utworzenia *Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego* (ang. *European Aviation Safety Authority, EASA*). W trakcie rozmów podkreślono, że istnieją różne możliwości promowania i wzmacniania bezpieczeństwa lotniczego w Europie, zaś Rada uznała, iż system wspólnotowy może być najlepszym rozwiązaniem, aby zwiększyć bezpieczeństwo<sup>389</sup>. W treści dokumentu zaznaczono, że Rada zwróciła się do Komisji, aby ta przedstawiła wniosek odnośnie do rozporządzenia, które miałyby utworzyć EASA. Nie można nie wspomnieć o tym, iż założenie urzędu lotniczego spowodowałoby rozwój systemu bezpieczeństwa lotniczego w Europie, który mógłby stanowić część ram wspólnotowych. Według uczestników dyskusji korzyściami ze stworzenia takiego systemu byłyby jednolite ramy podejmowania decyzji. Ponadto, w trakcie spotkania ustalono, iż agencja wydawałaby standardowe certyfikaty dla wyrobów lotniczych. Z kolei, niezbędne zasady certyfikacji wyrobów byłyby przyjmowane przez Komisję w ramach procedury komitetowej. Tym samym poprzez ustanowienie jednolitych standardowych certyfikatów nastąpiłoby ulepszenie systemu bezpieczeństwa lotniczego. Ponadto, w dokumencie podkreślono rolę państw trzecich, które powinny brać udział w pracach eksperckich Agencji. Zgodnie z treścią dokumentu, Agencja miałaby opracowywać zasady stosowania norm środowiskowych ustalonych przez właściwe organy. Dyrektor Wykonawczy podejmowałby natomiast decyzje w kwestiach indywidualnych, odnoszących się do bezpieczeństwa. Mimo tego państwa członkowskie byłyby uprawnione do wyznaczenia ekspertów krajowych, którzy braliby udział w pracach przygotowawczych, jeżeli istniałaby taka konieczność<sup>390</sup>.

Następnie w 2000 r. Komisja ponownie zaproponowała utworzenie agencji wspólnotowej, która miałaby być wyposażona w uprawnienia w dziedzinie

---

<sup>387</sup>Corrigendum to the Press Release of the 2108th Council meeting – Transport – Luxembourg, 17-18 June 19989551/98 (Presse 207) C/98/207 COR 1 (en).

<sup>388</sup>Conseil/00/224, Luxembourg, 26 June 20009547/00 (Presse 224), 2279th Council meeting-TRANSPORT -Luxembourg, 26 June 2000, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_00\\_224](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_00_224), [dostęp: 31.10.2021 r.].

<sup>389</sup>F. Manuhutu, *Aviation Safety...*, s. 264.

<sup>390</sup>Conseil/00/224, Luxembourg, 26 June 20009547/00 (Presse 224), 2279th Council meeting-TRANSPORT -Luxembourg, 26 June 2000, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_00\\_224](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_00_224), [dostęp: 31.10.2021 r.].

bezpieczeństwa lotniczego. W konsekwencji podczas spotkania Rady w grudniu 2000 r. został zaakceptowany wniosek Komisji odnośnie do ustanowienia wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>391</sup>. Zaznaczyć należy, że zaaprobowano strukturę agencji i jej cele. Podkreślono, iż EASA posiada uprawnienia decyzyjne odnoszące się do aspektów technicznych oraz wspiera Komisję. Należy zaznaczyć, iż na tym etapie planowano, aby Agencja zarządzała procesem certyfikacji typu i wydawaniem związanych z nią certyfikatów.

W sprawie wniosku dotyczącego powołania EASA swoją opinię w 2001 r. wyraził też Komitet Ekonomiczno-Społeczny<sup>392</sup>. W treści dokumentu przypomina się stanowisko Komisji, w którym zaznaczono, że utworzenie *Europejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Lotniczego* jako międzynarodowej organizacji, będzie niemożliwe ze względu na długotrwałe procedury, czy też ewentualny brak akceptacji ze strony Parlamentu Europejskiego oraz parlamentów narodowych na przekazanie takiej organizacji uprawnień. W konsekwencji tego zdecydowano się na utworzenie EASA w innej formie prawnej niż organizacja międzynarodowa. Niemniej jednak Komisja podkreśliła, iż EASA powinna być niezależna i posiadać rzeczywiste uprawnienia w odniesieniu do certyfikacji i obsługi technicznej wyrobów lotniczych. Spoza zakresu działalności EASA miały być wyłączone aspekty operacyjne linii lotniczych, aspekty związane z portami lotniczymi ani aspekty związane z kontrolą ruchu lotniczego.

Następnie w treści dokumentu pojawia się stanowisko Komitetu, w którym można też zauważyć krytykę odnośnie do braków we wniosku czy niejasności. Jednakże Komitet ocenił pozytywnie wniosek o utworzenie EASA<sup>393</sup>.

Również w 2001 r. w Białej Księdze, odnoszącej się do transportu podkreślono, iż Komisja zaproponowała utworzenie EASA. Zgodnie z tym dokumentem do zakresu zadań Agencji należałyby, np. certyfikacją<sup>394</sup>.

---

<sup>391</sup> 2324th Council meeting Transport Brussels, 20 and 21 December 2000, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_00\\_470](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_00_470), [dostęp: 08.12.2022 r.].

<sup>392</sup> Opinion of the Economic and Social Committee on the "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on establishing common rules in the field of civil aviation and creating a European Aviation Safety Agency", Dz.U. C 221 z 7.8.2001, str. 38—44.

<sup>393</sup> Ibidem.

<sup>394</sup> Commission, 'European transport policy for 2010: time to decide' (White Paper) COM (2001) 370 final 99, s. 39, <http://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/01/Ref-2.pdf>, [dostęp: 14.11.2021 r.]. *The Commission has therefore proposed the establishment of a European Aviation Safety Authority (EASA) which will provide the essential machinery for all aspects of air transport activities, from aircraft certification to the operational rules.*

Z kolei podczas spotkania Rady (nr 2364) w czerwcu 2001 r.<sup>395</sup> dyskutowano na temat stosowania przyszłego rozporządzenia do statków powietrznych z państw trzecich oraz zasad mianowania dyrektora wykonawczego przez zarząd EASA. W konsekwencji ustalono, że wyznaczenie dyrektora powinno nastąpić większością 4/5 głosów zarządu na podstawie listy osób złożonej przez Komisję<sup>396</sup>.

Następnie w trakcie spotkania Rady w październiku 2001 r. podkreślono pozytywne stanowisko Rady w odniesieniu do rozporządzenia, tworzącego EASA<sup>397</sup>. Ponadto zaznacza się, że tekst wspomnianego dokumentu po korekcie zarówno językowej, jak i prawnej miał być wspólnym stanowiskiem Rady wypracowanym w ramach procedury współdecyzji.

W grudniu 2001 r. podczas spotkania Rady<sup>398</sup> zostało przyjęte *wspólne stanowisko* (nr 17/2002)<sup>399</sup>, w którym wskazano treść rozporządzenia z uwzględnieniem opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz poprawek sformułowanych przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. Niemniej jednak zaznaczono, że nie wszystkie poprawki Parlamentu zostały przyjęte.

Rezultatem procesu legislacyjnego było sporządzenie 15 lipca 2002 r. rozporządzenia nr 1592/2002 i utworzenie EASA<sup>400</sup>. Tym samym EASA stała się agencją, skupiającą wszystkie państwa Unii Europejskiej i państwa spoza niej. Co więcej, miała osobowość prawną i zajmowała się certyfikacją zdolności do lotu i bezpieczeństwa dla wszystkich produktów lotniczych.

---

<sup>395</sup> 2364th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 27/28 June 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_257](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_257), [dostęp: 08.12.2022 r.].

<sup>396</sup> Ibidem.

<sup>397</sup> 2374th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 15 and 16 October 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_353](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_353), [dostęp: 08.12.2022 r.].

<sup>398</sup> 2402nd Council meeting - Agriculture - Brussels, 19 December 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_475](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_475), [dostęp: 08.12.2022 r.].

<sup>399</sup> Common Position (EC) No 17/2002 of 19 December 2001 adopted by the Council, acting in accordance with the procedure referred to in Article 251 of the Treaty establishing the European Community, with a view to adopting a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, Dz.U. C 58E z 5.3.2002, str. 44—67.

<sup>400</sup> Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

## 1.2.2. Przenoszenie kompetencji ze Wspólnych Władz Lotniczych do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

W 2004 roku JAA i EASA podpisały porozumienie zgodnie, z którym JAA przekazały EASA kompetencje do: zatwierdzania organizacji obsługowej (ang. *Maintenance Organisation Approval, MOA*)<sup>401</sup>; zatwierdzania ośrodka szkolenia lotniczego (ang. *Maintenance Training Organisation Approval, MTOA*)<sup>402</sup>; zatwierdzania organizacji produkującej (ang. *Production Organisation Approval, POA*)<sup>403</sup>; zatwierdzania organizacji projektującej (ang. *Design Organisation Approval, DOA*)<sup>404</sup>; funkcjonowania jako główny urząd certyfikacji (ang. *Primary Certification Authority, PCA*). W konsekwencji tego z dniem 1 listopada 2004 r. Agencja przejęła wyżej wskazane uprawnienia<sup>405</sup>.

Następnie w 2005 r. została utworzona Grupa Robocza FUJA (ang. *working group on the Future of the JAA*). Rezultatem jej działań było opublikowanie raportu, wedle którego z dniem 1 stycznia 2007 JAA zostały przekształcone w JAA-T (ang. *Transition*), których jedno biuro (ang. *JAA Liaison Office, LO*) powstało w Kolonii, w Niemczech. Z kolei w dawnej siedzibie JAA - w Hoofddorp powstało drugie biuro -

---

<sup>401</sup> Przykład certyfikatu MOA wydanego przez EASA: [https://f-list.at/Content/uploads/2020/05/F.-LIST-MIDDLE-EAST-FZCO\\_Certificate\\_EASA\\_PART145\\_022020.pdf](https://f-list.at/Content/uploads/2020/05/F.-LIST-MIDDLE-EAST-FZCO_Certificate_EASA_PART145_022020.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.].

<sup>402</sup> Przykład certyfikatu MTOA wydanego przez EASA: dla Bostonair Technical Training LTD, <https://bostonair.de/wp-content/uploads/2022/07/EASA-147.0187.pdf>, [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla Prince Aviation d.o.o., [https://www.princeaviation.com/wp-content/uploads/2019/05/Prince-Aviation\\_EASA\\_147.0104\\_revision-03.pdf](https://www.princeaviation.com/wp-content/uploads/2019/05/Prince-Aviation_EASA_147.0104_revision-03.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla Feam Technical Training LLC, <https://feam.aero/wp-content/uploads/2018/11/EASA-Part-147-FEAM.pdf>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

<sup>403</sup> Przykład certyfikatu POA wydanego przez EASA: [https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa\\_55.html](https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa_55.html), [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla AIRBUS SAS: [https://www.satair.com/media/1449/easa\\_21g\\_0001.pdf](https://www.satair.com/media/1449/easa_21g_0001.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.].

<sup>404</sup> Przykład certyfikatu DOA wydanego przez EASA: <https://www.pzlswidnik.pl/documents/12297516/13014460/7+PZL+Cert.+Part21J+%28EASA.21J.114%29%2B+Terms+of+Approval+issue+8.pdf/c908e1a4-4426-0d40-30f9-8ce6838177ea?t=1608053816622>, [dostęp: 25.12.2022 r.] oraz certyfikat DOA dla Magnetic MRO AS: <https://magneticmro.com/wp-content/uploads/2020/07/DOA-EASA.21J.628-02.09.2019.jpg>, [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla Cobalt Aerospace Limited: <https://www.cobaltaerospace.com/2020/12/18/easa-awards-cobalt-aerospace-design-organisation-approval/>, [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla AMAC Aerospace Switzerland AG: [https://www.amacaerospace.com/wp-content/uploads/2020/09/amac\\_app\\_do\\_EASA.21J.414\\_200923.pdf](https://www.amacaerospace.com/wp-content/uploads/2020/09/amac_app_do_EASA.21J.414_200923.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla Pipistrel d.o.o. Ajdovscina, <https://www.pipistrel-aircraft.com/pipistrel-received-the-doa-certificate-from-easa-archive/>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

<sup>405</sup> Working Arrangement on transfer of certain standardisation co-ordination activities from Jaa to Easa 2004, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5330/en>, [dostęp: 24.12.2022 r.]. O tym porozumieniu również wspomniano w: Arrangement on transfer of OPS, FCL and STD standardisation co-ordination activities from JAA to EASA, s. 1, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/10784/en>, [dostęp: 24.12.2022 r.].

JAA Training Office (ang. TO)<sup>406</sup>. Jak zaznaczono JAA-T nadal cieszyło się statusem fundacji wedle prawa holenderskiego<sup>407</sup>.

Podkreślić należy, iż w 2007 r. za zgodą Dyrektorów Generalnych ECAC podczas ich 56. Specjalnego Spotkania w Nikozji na Cyprze reaktywowano Grupę Roboczą FUJA II (ang. *working group on the Future of the JAA*)<sup>408</sup>. Celem tej grupy było zakończenie działalności JAA oraz przekazanie kompetencji w zakresie operacji lotniczych i licencjonowania z JAA do EASA. W tym samym roku JAA i EASA podpisały porozumienie o przekazaniu kompetencji w zakresie: operacji lotniczych (ang. *Flight Operations, OPS*); licencjonowania (ang. *Flight Crew Licensing, FCL*); szkoleniowych urządzeń syntetycznych (ang. *Synthetic Training Devices, STD*)<sup>409</sup>. W konsekwencji tego z dniem 1 stycznia 2007 r. EASA przejęła wyżej wskazane uprawnienia. Następnie w 2008 r. w Paryżu Dyrektorzy Generalni Lotnictwa Cywilnego ECACs, reprezentujący 42 państwa członkowskie UE, szczegółowo omówili i zaakceptowali kwestie związane z zamknięciem JAA, w tym *Biura Łącznikowego* (ang. *The Liaison Office*) w Niemczech. Ponadto zdecydowano rozwiązać porozumienia z Cypru z 1990 r. za pomocą jednostronnych aktów państw członkowskich, których podstawa prawna wynikała z rezolucji ECAC ze Specjalnej Sesji Plenarnej ECAC z 18 czerwca 2008 r.<sup>410</sup>. Oprócz powyższego dyrektorzy generalni ECAC stwierdzili, iż EASA powinna być wyposażona w dodatkowe uprawnienia standaryzujące. Również w czasie spotkania w Paryżu uznano, iż istotny jest dialog między państwami członkowskimi ECAC, które powinny wyrażać swoje życzenia i opinie w odniesieniu do kwestii lotniczych. Dodatkowo podkreślono, że należy kontynuować współpracę nawet po rozwiązaniu JAA poprzez przystąpienie do EASA<sup>411</sup>. Ponadto zdecydowano o kontynuacji szkoleń JAA - Training Organization w

---

<sup>406</sup> Informacje o JAA-T: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:5x1AYnj8YYIJ:https://jaato.com/about-jaa-to/&cd=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl>, [dostęp: 24.12.2022 r.].

<sup>407</sup> Informacje o JAA-T: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:5x1AYnj8YYIJ:https://jaato.com/about-jaa-to/&cd=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl>, [dostęp: 24.12.2022 r.].

<sup>408</sup> Szerzej o specjalnym spotkaniu w 2007 r.: <https://www.financialmirror.com/2007/08/30/ecac-determines-progress-in-cyprus-civil-aviation/>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>409</sup> Arrangement on transfer of OPS, FCL and STD standardisation co-ordination activities from JAA to EASA, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/10784/en>, [dostęp: 24.12.2022 r.].

<sup>410</sup> *Final report of the JAA FUJA II working group adopted by ECAC directors-general of civil aviation, Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, 2008, Vol. 80 No. 4.

<sup>411</sup> Szerzej o Raporcie FUJA II: <https://www.atc-network.com/atc-news/final-report-of-the-jaa-fuja-ii-working-group-adopted-by-ecac-directors-general-of-civil-aviation>, [dostęp: 22.08.2021 r.].



Hoofddorp w Holandii<sup>412</sup>. Efektem przeprowadzonych rozmów było sporządzenie raportu *Grupy Roboczej FUJA II*<sup>413</sup>, który dotyczył wyżej wskazanych aspektów.

Tym samym EASA przejęła funkcje oraz zadania, odnoszące się do certyfikacji i należące do państw członkowskich oraz JAA. W konsekwencji stopniowego przejmowania obowiązków JAA, EASA całkowicie zastąpiła Wspólne Władze Lotnicze w 2009 r.

### 1.2.3. Podstawy prawne funkcjonowania

#### 1.2.3.1. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Zgodnie z treścią art. 100 TFUE<sup>414</sup> (dawniej art. 80 TWE), postanowienia znajdujące się w *Tytule Transport* odnoszą się do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. Jednakże przepisy dotyczące transportu morskiego i lotniczego mogą być ustanawiane przez Parlament Europejski i Radę<sup>415</sup>. W przypadku EASA Parlament Europejski bierze udział w procesie legislacyjnym<sup>416</sup>. Tym samym PE wspólnie z Radą może uchwalić akty założycielskie agencji UE, po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów. Warte podkreślenia jest to, że początkowo EASA była określana jako the *European Aviation Safety Authority*. Słowo *Authority* zostało zastąpione przez *Agency*<sup>417</sup>. Dzięki pracy Rady i Parlamentu Europejskiego w 2002 roku zostały stworzone przepisy, które umożliwiły powołanie do życia EASA<sup>418</sup>. Za główny cel i przedmiot działalności EASA uznano ustanawianie i utrzymywanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Ponadto Agencja stara się zapewnić wysoki, jednolity poziom ochrony środowiska; ułatwiać swobodny przepływ towarów, osób i usług; promować efektywność kosztową w procesach regulacyjnych i certyfikacyjnych oraz unikać

---

<sup>412</sup> Szerzej o JAA Training Organisation - <https://jaato.com/virtual-home/>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

<sup>413</sup> *Final report of the JAA FUJA II working group adopted by ECAC directors-general of civil aviation, Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, 2008, Vol. 80 No. 4.

<sup>414</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

<sup>415</sup> *Ibidem*.

<sup>416</sup> M. Scholten, *The Political Accountability of EU and US Independent Regulatory Agencies*, Nijhoff studies, s. 63.

<sup>417</sup> R. Génova Galváns, *EASA Regulatory...*, s. 2.

<sup>418</sup> F. Biermann, B. Rittberger, *Balancing competence and control, Indirect Governance Triangles in EU Regulation*, w: *The Governor's Dilemma: Indirect Governance Beyond Principals and Agents* edited by K. W. Abbott, B. Zangl, P. Genschel, D. Snidal, <https://books.google.pl/books?id=qLXRdWAAQBAJ&pg=PA191&lpg=PA191&dq=the+background+of+creating+EASA&source=bl&ots=1bg1zn7v0u&sig=ACfU3U39mfP25GFSrsjfQDr7yJAXOUPw2A&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwjnKjxuNHZAhVOLewKHW24BCcQ6AF6BAGkEAM#v=onepage&q=the%20background%20of%20creating%20EASA&f=false>, s. 189.

powielania działań na poziomie krajowym i europejskim; wspomagać państwa członkowskie w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej, zapewniając podstawę dla wspólnej interpretacji i jednolitego wdrażania jej przepisów oraz zapewniając należyte uwzględnienie jej przepisów w niniejszym rozporządzeniu, oraz w przepisach opracowanych w celu jego wykonania; propagować poglądy Wspólnoty dotyczące norm i zasad bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie poprzez nawiązywanie odpowiedniej współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi; oraz zapewnić równe warunki działania wszystkim podmiotom na wewnętrznym rynku lotniczym.

### **1.2.3.2. Rozporządzenie nr 1592/2002**

Chcąc udzielić odpowiedzi na pytanie odnośnie do podstawy prawnej funkcjonowania EASA, należy również odwołać się do prawa pochodnego Unii Europejskiej, a konkretnie rozporządzeń z 2002 r.<sup>419</sup>, 2008 r.<sup>420</sup> oraz 2018 r.<sup>421</sup>, które dotyczyły tej Agencji.

Zgodnie z treścią dokumentu ze spotkania Rady z 2001 r. (4-5 kwietnia) w Luksemburgu została przeprowadzona dyskusja na temat niektórych aspektów utworzenia EASA<sup>422</sup>. Pytania odnosiły się do zakresu rozporządzenia, uprawnień oraz inspekcji państw członkowskich<sup>423</sup>. Pierwszą wątpliwość wzbudziło to, czy rozporządzenie powinno obejmować wszystkie statki powietrzne zarejestrowane w państwach członkowskich, niezależnie od tego, gdzie i przez kogo są używane, z wyjątkiem przypadków, gdy istnieje porozumienie w sprawie przekazania obowiązków

---

<sup>419</sup> Rozporządzenie (WE) NR 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.U.E.L.2002.240.1.

<sup>420</sup> 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.U.E.L.2008.79.1.

<sup>421</sup> 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, Dz.U.U.E.L.2018.212.1.

<sup>422</sup> 2340th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 4-5 April 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_131](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_131), [dostęp: 10.10.2021 r].

<sup>423</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.U.E.L.2002.240.1.

nadzorczych, czy też powinno obejmować również zarejestrowane statki powietrzne w państwach trzecich i korzystających ze wspólnotowej przestrzeni powietrznej, gdy są eksploatowane przez operatorów Wspólnoty, a także adres, a jeśli tak, w jakim zakresie, takie statki powietrzne, gdy są eksploatowane przez operatorów z krajów trzecich<sup>424</sup>. Drugie pytanie dotyczyło uprawnień do wyznaczania, tj. w przypadku gdy Dyrektor Wykonawczy i członkowie izb odwoławczych są wyznaczani przez Radę Administracyjną agencji zgodnie z propozycją Komisji lub Rady. Z kolei, trzecia kwestia odnosiła się do celów, warunków i inspekcji państw członkowskich. Debata została zakończona poprzez sformułowanie kilku wniosków. Po pierwsze, potwierdzono, iż bezpieczeństwo lotnicze jest bardzo istotnym zagadnieniem. Po drugie, uzgodniono zakres rozporządzenia, który obejmował: statki powietrzne zarejestrowane w państwach członkowskich, niezależnie od tego, gdzie i przez kogo są eksploatowane, z wyjątkiem przypadków, gdy istnieje szczególna umowa dotycząca przekazania obowiązków w zakresie nadzoru; oraz statki powietrzne eksploatowane przez przewoźników wspólnotowych w przestrzeni powietrznej państw członkowskich, nawet zarejestrowane w państwach trzecich, obejmujące w szczególności instrukcje dotyczące czasowego leasingu. Po trzecie, stwierdzono, iż należy przedyskutować kwestię statków powietrznych z państw trzecich. W tym przypadku trzeba rozważyć to, czy można pozwolić takim maszynom na wykonywanie lotów. Po czwarte zaakceptowano propozycję Komisji, dotyczącą mianowania Dyrektora Wykonawczego przez Radę Administracyjną Agencji. Jednakże na tym etapie nie określono jeszcze procedury mianowania członków izb odwoławczych czy ustalania delegacji. Tym samym podjęto decyzję, aby dalej analizować to zagadnienie. Po piąte ustalono, iż trzeba uwzględnić w rozporządzeniu kwestię inspekcji organów państw członkowskich oraz kontroli przedsiębiorstw, aby zapewnić wysoki i jednolity poziom realizacji wymogów bezpieczeństwa.

### **1.2.3.3. Rozporządzenie nr 216/2008**

Zgodnie z opinią Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>425</sup> (2006/C 309/11) w sprawie bezpieczeństwa lotniczego stwierdzono, iż powinna zostać powołana tylko jedna organizacja, który tworzyłby regulacje. Tym samym taką organizacją

---

<sup>424</sup>2340th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 4-5 April 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_131](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_131), [dostęp: 10.10.2021 r.].

<sup>425</sup> Dalej: EKES.

miałaby być EASA. Co więcej, agencja miałaby mieć więcej kompetencji niż Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC)<sup>426</sup>. Nie można nie zauważyć, iż w punkcie 3.8. wspomnianej opinii pojawiło się stwierdzenie, iż prawdopodobnie EASA przejmie proces licencjonowania i będzie następczynią Wspólnych Władz Lotniczych (JAA). Ponadto, w punktach 8.1.-8.3. podkreślono, że Komisja Europejska chce rozszerzyć kompetencje EASA w zakresie regulacji odnośnie do lotnisk. Również Komitet Ekonomiczno-Społeczny uznał, iż utworzenie EASA na podstawie rozporządzenia 1592/2002/WE<sup>427</sup> było dobrym rozwiązaniem oraz Agencja będzie mogła rozpatrywać kwestie norm i zalecanych praktyk (SAPRS)<sup>428</sup>. Warty uwagi jest też punkt 12, który wskazuje słabe strony EASA. Są nimi niedofinansowanie, niewystarczająca liczba personelu oraz brak kompetencji wykonawczych. EKES podkreślił, iż jedynym źródłem przychodów EASA jest certyfikacja, dlatego też konieczne jest zapewnienie EASA środków finansowych z budżetu centralnego. Również zaznaczono, że Agencja powinna posiadać kompetencje kontrolne na szczeblu lokalnym.

Nie można nie zauważyć, iż w kolejnej opinii EKES (2006/C 185/19) podkreślono jakie obowiązki spoczywają na EASA<sup>429</sup>. Są to m.in.: wspieranie Komisji w wykonywaniu zadań w zakresie tworzenia prawa; wspieranie Komisji w prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych w krajowych władzach lotniczych; wspieranie Wspólnoty i państw członkowskich w stosunkach z państwami trzecimi; udzielanie pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu spoczywających na nich zobowiązań międzynarodowych; wydawanie warunków technicznych certyfikacji oraz materiałów poradnikowych; wydawanie certyfikatów typu oraz załączników do certyfikatów typu na produkty, części i wyposażenie lotnicze oraz zapewnianie ich stałej zdolności do lotu; wydawanie certyfikatów podmiotom prowadzącym działalność w zakresie projektowania, produkcji i serwisu z siedzibami poza terytorium państw członkowskich,

---

<sup>426</sup>Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, (2006/C 309/11), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 16.12.2006.

<sup>427</sup> Rozporządzenie (WE) NR 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2002.240.1.

<sup>428</sup>Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, (2006/C 309/11), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 16.12.2006.

<sup>429</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, COM(2005) 579 końcowy — 2005/0228 (COD), (2006/C 185/19), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 8.8.2006.

podmiotom prowadzącym działalność w zakresie projektowania z siedzibami w państwach członkowskich oraz, na życzenie zainteresowanego państwa członkowskiego, podmiotom prowadzącym produkcję, a także prowadzenie stałej kontroli tych podmiotów<sup>430</sup>. Co więcej, EKES odniósł się do zasad JAR-OPS, które miałyby zostać inkorporowane do legislacji Wspólnot Europejskich w postaci nowelizacji rozporządzenia nr 3922/91 (EU-OPS-1). Jednakże EKES wyraził obawę, iż taki krok może być niewystarczający z uwagi na objęcie harmonizacją jedynie komercyjnego transportu lotniczego<sup>431</sup>.

Z kolei, w opinii EKES (2007/C 175/20) ponownie zaakcentowano fakt, iż wsparcie EASA w aspekcie kadrowym, finansowym oraz kompetencyjnym jest bardzo istotne<sup>432</sup>.

W następnej opinii EKES z 2008 r. podkreślono rolę Eurocontrol w przenoszeniu zadań do EASA (pkt 4.2.3.)<sup>433</sup>. Co więcej, EKES w pkt 3.2. wyraził poparcie zamiaru rozszerzenia zakresu kompetencji EASA na kwestie bezpieczeństwa lotnisk oraz zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i służb żeglugi powietrznej (ANS). Warto podkreślić, iż analizując wspomnianą opinię, można zauważyć, iż EKES stoi na stanowisku, iż rozszerzenie zadań EASA jest konieczne, zarówno w realizacji planu SESAR<sup>434</sup>, jak i harmonizacji bezpieczeństwa na poziomie europejskim.

Istotne jest, iż EASA zainicjowała proces regulacyjny w kwestii zmiany rozporządzenia 1592/2002<sup>435</sup>. W związku z tym został opublikowany dokument NPA

---

<sup>430</sup>Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, COM(2005) 579 końcowy — 2005/0228 (COD), (2006/C 185/19), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 8.8.2006.

<sup>431</sup>Ibidem.

<sup>432</sup>Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty, COM(2006) 396 wersja ostateczna — 2006/0130 (COD), (2007/C 175/20), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 27.7.2007.

<sup>433</sup>Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa, COM(2008) 388 wersja ostateczna — 2008/0127 (COD), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 4.8.2009 r., C 182/50.

<sup>434</sup>Szerzej o programie SESAR: <https://www.ulc.gov.pl/pl/zegluga-powietrzna/ses-jednolita-europejska-przestrzen-powietrzna/3823-sesar>, [dostęp: 30.08.2021 r.]; D. Ricciutelli, *SESAR: The Performance System and the related, updated Safety Issues*, The Aviation & Space Journal, s. 28-30, <http://www.aviationspacejournal.com/>, [dostęp: 30.08.2021 r.].

<sup>435</sup>Rozporządzenie (WE) NR 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2002.240.1.

02/2004<sup>436</sup>, który otwierał dyskusję na temat zmian w rozporządzeniu nr 1592/2002<sup>437</sup>. Następnie po otrzymaniu komentarzy w okresie konsultacji, EASA opublikowała *Comment Response Document*<sup>438</sup>, w którym zostały zebrane uwagi i odpowiedzi na nie. Efektem prac EASA było wydanie opinii nr 03/2004<sup>439</sup> oraz projektu przyszłego rozporządzenia<sup>440</sup>. Rezultatem działań legislacyjnych w Unii Europejskiej było wejście w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r.<sup>441</sup>.

#### 1.2.3.4. Rozporządzenie nr 2018/1139

W związku z koniecznością wprowadzenia zmian w rozporządzeniu nr 216/2008, EASA zainicjowała kolejny proces regulacyjny. W konsekwencji tego zostało opublikowane wczesne zawiadomienie o proponowanej zmianie (A-NPA)<sup>442</sup>. We wspomnianym dokumencie wyznaczono okres konsultacji do 15 sierpnia 2014 r. Po otrzymaniu komentarzy EASA przygotowała opinię nr 01/2015<sup>443</sup>.

Podkreślić należy, że jednocześnie Komisja Europejska prowadziła też konsultacje w zakresie wprowadzenia zmian do rozporządzenia nr 216/2008. Rezultatem tych prac był wniosek Komisji dotyczący projektu nowego rozporządzenia<sup>444</sup>. Na kolejnym etapie

---

<sup>436</sup> Notice of Proposed Amendment (NPA) NO 2/2004, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/396/en>, [dostęp: 18.12.2022 r].

<sup>437</sup> Rozporządzenie (WE) NR 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2002.240.1.

<sup>438</sup> Comment Response Document, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1171/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>439</sup> Opinia nr 3/2004 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego dotycząca zmiany rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu rozszerzenia jego zakresu o regulację licencjonowania pilotów, operacji lotniczych i statków powietrznych państw trzecich, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9618/pl>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>440</sup> Projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ( ) zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu rozszerzenia jego zakresu o regulowanie operacji lotniczych, licencjonowania pilotów i statków powietrznych państw trzecich, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9779/pl>, [dostęp: 18.12.2022 r].

<sup>441</sup> 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.UE.L.2008.79.1. Szerzej o Rozporządzeniu nr 216/2008 - R. S. Uva, *The International Dimension of EASA Under the New Basic Regulation*, Air & Space Law 43, no. 4&5 (2018): 415-416.

<sup>442</sup> Advance Notice of Proposed Amendment 2014-12, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/17219/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>443</sup> Opinion No 01/2015, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18341/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

<sup>444</sup> Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylające

prac została opublikowana opinia EKES, w której zaakceptowano, np. wprowadzenie przepisów odnośnie do bezzałogowych statków powietrznych do rozporządzenia (pkt 1.6; 4.10.)<sup>445</sup>. Również zaznaczono, że konieczne jest opracowanie systemu ochronnego dla bezzałogowych statków powietrznych przed zagrożeniami cybernetycznymi (pkt 4.11.1.). Co więcej, EKES zauważył, że system grzywien i kar pieniężnych wymaga zmian z uwagi na swoją nieskuteczność (pkt 4.14.1.).

Również w trakcie procesu legislacyjnego swoją opinię wyraził Komitet Regionów, który odniósł się do aspektów bezzałogowych statków powietrznych i ochrony środowiska<sup>446</sup>. Co więcej, został opublikowany dokument roboczy Służb Komisji streszczenie sprawozdania s oceny skutków<sup>447</sup>.

Następnie podczas spotkania w 2016 r./, Rada zaakceptowała wniosek w sprawie zmiany wspólnych przepisów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz aktualizacji mandatu dla EASA. Należy zaznaczyć, iż przedstawiony projekt rozporządzenia<sup>448</sup> zawierał pierwsze, unijne przepisy odnoszące się do bezpiecznej ingerencji dronów w przestrzeń powietrzną, w której znajdują się też załogowe statki powietrzne<sup>449</sup>. Co więcej, na spotkaniu podkreślono, iż celem aktualizacji przepisów jest rozwój sektora lotniczego przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz opracowanie ram regulacyjnych nowych technologii, takich jak bezzałogowe statki powietrzne.

---

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, COM/2015/0613 final - 2015/0277 (COD).

<sup>445</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Pakietu lotniczego II, w którego skład wchodzi: „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008” [COM(2015) 613 final – 2015/0277 (COD)] oraz „Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady – Europejski program bezpieczeństwa lotniczego” [COM(2015) 599 final], Dz.U. C 75 z 10.3.2017, str. 111—118.

<sup>446</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Strategia w dziedzinie lotnictwa, Dz.U. C 88 z 21.3.2017, str. 69—73.

<sup>447</sup> Commission Staff Working Document Impact Assessment Accompanying the document proposal for a Regulation of The European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, ST 14991 2015 ADD 2 - 2015/0277 (OLP).

<sup>448</sup> Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15155-2016-INIT/en/pdf>, [dostęp: 10.10.2021 r.]; <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/12/01/aviation-safety-easa-drones-rules/#>, [dostęp: 10.10.2021 r.].

<sup>449</sup> 15098/16 (OR. en) PRESSE 64 PR CO 63 Outcome of the Council Meeting 3505th Council meeting, Transport, Telecommunications and Energy, Brussels, 1, 2 and 5 December 2016.

Efektom procesu legislacyjnego było: rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r., które reguluje obecne funkcjonowanie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>450</sup>. Co więcej, na mocy tego dokumentu zmienia się nazwa Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego na Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

## 2. Wnioski

Zważywszy na układ rozdziału drugiego, wnioski można podzielić na dwie grupy: dotyczące JAA oraz EASA.

Dokonując analizy funkcjonowania Wspólnych Władz Lotniczych, można po pierwsze stwierdzić, iż JAA nie powstały na podstawie umowy międzynarodowej. Przede wszystkim potwierdza to, iż Porozumienia z 1991 r. podpisali reprezentanci krajowych władz lotniczych. Również w treści dokumentu nie pojawia się zwrot *enter into force*, który sugerowałby, iż Porozumienia miały wejść w życie. Po drugie, Protokół do Porozumień cypryjskich należy uznać za niewiążący prawnie. Wskazaną tezę popiera to, iż został on podpisany, podobnie jak Porozumienia cypryjskie, przez reprezentantów krajowych władz lotniczych.

Po trzecie, rozpatrując JAR-11, można zauważyć, iż JAA prowadziły proces regulacyjny, którego celem było wydanie JARs. Po czwarte, JAA wydawały dokumenty: NPA, A-NPA, CRD, A&GM. Po piąte, analizując treść wyżej wskazanych dokumentów, można uznać, iż nie miały one charakteru wiążącego. Po szóste, z uwagi na występujące różnice między wymaganiami lotniczymi, które były opracowywane przez JAA i FAA, dokonano harmonizacji JAR i FAR, tak aby m.in. operatorzy i producenci nie musieli ponosić dodatkowych kosztów w związku z certyfikowaniem. Po siódme, dzięki wejściu w życie rozporządzenia nr 3922/91 nastąpiła harmonizacja wymagań lotniczych w EWG (potem w WE). W konsekwencji tego JARs, które były wymienione w załączniku nr II rozporządzenia nr 3922/91 (JAR 1, JAR 22, JAR 25, JAR AWO, JAR E, JAR P, JAR APU, JAR TSO, JAR VLA, JAR 145) stały się prawnie wiążące w państwach członkowskich EWG.

---

<sup>450</sup>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, Dz.U.UE.L.2018.212.1.



Po ósme, biorąc pod uwagę chronologię powstawania systemu bezpieczeństwa lotniczego zarówno pod auspicjami JAA, jak i EASA, można zauważyć, iż JAA były niewystarczającym organem w odniesieniu do harmonizacji przepisów unijnych, dlatego też konieczne było stworzenie agencji unijnej, która byłaby niezależna oraz posiadała szerokie uprawnienia.

Z kolei, dokonując analizy genezy EASA, można dojść do kilku wniosków. Po pierwsze, EASA przejęła kompetencje, które należały wcześniej do JAA. Po drugie, można zauważyć, iż pozycja Agencji była silniejsza niż JAA ze względu na to, iż EASA posiada osobowość prawną, a JAA było podporządkowane ECAC. Co więcej, odzwierciedleniem silniejszej pozycji EASA od JAA jest to, iż ta pierwsza wydaje indywidualne decyzje, które są wiążące, a JAA nie miały takich uprawnień. Wspólne wymagania lotnicze, które publikowały JAA były niewiążące i jedynie na podstawie rozporządzenia nr 3922/91, mogły stać się wiążące wobec państw członkowskich EWG, a potem Wspólnoty Europejskiej. Również niezależność EASA przejawia się w tym, iż Agencja jest wyposażona w większą ilość personelu oraz w biura terenowe, które wspomagają główną siedzibę w Kolonii. Po trzecie, można też zauważyć, iż EASA powstała na mocy prawa pochodnego Unii Europejskiej, a nie tak jak — JAA — na podstawie niewiążących porozumień. Po czwarte, porównując strukturę JAA i EASA, można zauważyć, iż Agencja jest wyposażona w tryb odwoławczy. Po piąte, dzięki stworzeniu EASA, Komisja Europejska uzyskała większy wpływ na wdrażanie przepisów i stanowienie standardów w państwach członkowskich. Potwierdza to fakt, iż EASA wspiera Komisję w przygotowaniu projektu przepisów prawnych, odnoszących się do bezpieczeństwa lotniczego. Po szóste EASA z czasem zyskiwała nowe kompetencje i stała się uniwersalnym forum na poziomie europejskim, zapewniającym koordynację współpracy między państwami członkowskimi.

Reasumując, zrozumienie istoty działalności i funkcji agencji unijnej, jaką jest EASA, było możliwe poprzez dokonanie analizy genezy, motywów politycznych, ekonomicznych jej tworzenia. Mimo, iż EASA została utworzona w 2002 r., to na jej powstanie i przyszły kształt miała wpływ działalność Wspólnych Władz Lotniczych. Na przestrzeni lat można też zauważyć, jak zmieniał się system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i z jakich przyczyn została utworzona EASA.

## Rozdział III Charakter prawny i struktura Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

### 1. Definicja i podział agencji Unii Europejskiej

Prawo Unii Europejskiej nie stworzyło legalnej definicji agencji<sup>451</sup>. Niemniej jednak pojmuje je jako *organy ustanowione przez Wspólnotę* (obecnie Unię Europejską), *mające osobowość prawną*<sup>452</sup>. Według I. Lipowicz „agencje są nową, silną administracją wspólną, która nie jest w całości wyposażona w uprawnienia decyzyjne”<sup>453</sup>. Z kolei M. Busuioc określa je jako „*specialised, non-majoritarian bodies, established by secondary legislation, which exercises public authority and are institutionally separate from the UE institutions and are endowed with legal personality*”<sup>454</sup>. Zważywszy na powyższe stanowiska odnośnie do definicji agencji, można wyróżnić trzy kategorie agencji: wykonawcze<sup>455</sup>, zdecentralizowane (regulacyjne)<sup>456</sup> oraz inne organy, np. Europejski Instytut Innowacji i Technologii<sup>457</sup>. Jednakże pojawiają się też głosy w doktrynie, które wskazują, iż agencje regulacyjne w istocie są quasi-regulacyjnymi, bowiem te pierwsze w ogóle nie występują w strukturze instytucjonalnej Unii Europejskiej<sup>458</sup>.

---

<sup>451</sup>E. M. Busuioc, *European Agencies: Law and Practices of Accountability*, Oxford 2013, s. 21. Szerzej o agencjach UE: A. Dumala, *Agencje w systemie Unii Europejskiej* [w:] *Agencje Unii Europejskiej*, red. A. Dumala, Warszawa 2002, s. 6-27; M. Niedźwiedz, *Rola agencji europejskich w Unii Europejskiej*, [w:] *Konstytucja dla Europy*, red. S. Dudzik, Kraków 2005, s. 301-320.

<sup>452</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zarządzania finansami i kontroli agencji UE (Dz. Urz. UE z 26 września 2009 r., L 255/206), pkt 5.

<sup>453</sup> I. Lipowicz, *Administracja polska wobec europeizacji*, [w:] *Nowe problemy badawcze w teorii prawa administracyjnego*, red. J. Boć, A. Chajbowicz, Wrocław 2009, s. 31.

<sup>454</sup> E. M. Busuioc, *European Agencies: Law...*, s. 21

<sup>455</sup> Szerzej o agencjach wykonawczych: M. Zieliński, *Agencje wykonawcze UE*, „Europejski Przegląd Sądowy”, 2014, nr 6, s. 15-19; A. Nitszke, *System agencji Unii Europejskiej*, Kraków 2017, s. 161-178; M. Wieloński, *Prawny wymiar funkcjonowania agencji, komitetów i innych jednostek organizacyjnych Unii Europejskiej. Wnioski na przyszłość*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, A. K. Wojtaszczyk, Warszawa 2015, s. 50-54; M. Zieliński, *Agencje Unii Europejskiej*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016, s. 172-174.

<sup>456</sup> Szerzej o agencjach zdecentralizowanych: M. Zieliński, *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych Unii Europejskiej*, *Studia Prawnicze KUL* 1 (69) 2017, s. 179-200; A. Nitszke, *System agencji Unii Europejskiej*, Kraków 2017, s. 25-160; M. Wieloński, *Prawny wymiar funkcjonowania...*, s. 33-50; Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady, *Przyszłość agencji europejskich* {SEK(2008) 323}, KOM/2008/0135 wersja ostateczna, KOM/2008/0135 wersja ostateczna, s. 4-11; M. Zieliński, *Agencje Unii Europejskiej...*, s. 166-171.

<sup>457</sup> A. K. Wojtaszczyk, *Agencje w systemie Unii Europejskiej. Typologia oraz podstawy teoretycznometodologiczne prowadzenia badań*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, A. K. Wojtaszczyk, Warszawa 2015, s. 14.

<sup>458</sup> P. Weismann, *European agencies and risk governance in EU financial market law*, London 2016, s. 56.

Agencje wykonawcze<sup>459</sup> powstają zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 58/2003<sup>460</sup>. Na podstawie wspomnianego aktu prawnego Komisja ma prawo tworzenia lub likwidacji agencji wykonawczej. Organy te są tworzone w celu powierzenia im niektórych zadań, dotyczących zarządzania jednym lub większą liczbą programów wspólnotowych (art. 3). Co więcej, Komisja wyznacza czas istnienia danej agencji wykonawczej. Istotne jest to, iż Komisja deleguje im swoje uprawnienia w ramach własnych kompetencji. Warto podkreślić, iż agencje wykonawcze mają osobowość prawną oraz posiadają zdolność prawną o najszerszym zakresie przyznanym przez ustawodawstwo krajowe osobom prawnym. Agencje mogą w szczególności, nabywać lub zbywać mienie ruchome i nieruchome oraz być stroną postępowania sądowego. Agencje wykonawcze nie mają organów odwoławczych. Niemniej jednak jednostki, których dotyczy bezpośrednio akt wydany przez te agencje, mogą wnieść skargę do Komisji (art. 22 rozporządzenia<sup>461</sup>). Jeżeli Komisja oddali skargę, osoba uprawniona może złożyć skargę do Trybunału Sprawiedliwości UE zgodnie z art. 263 TFUE<sup>462</sup>.

Drugim rodzajem agencji są agencje zdecentralizowane (regulacyjne), które są ustanawiane w celu, np. wykorzystywania wiedzy fachowej czy prowadzenia zadań regulacyjnych i monitorujących<sup>463</sup>. R. Grzeszczak uważa, iż ze względu na swój status prawny można klasyfikować je jako agencje *sui generis*, które z jednej strony są wyposażone w uprawnienia zbliżone do tych posiadanych przez administrację, a z drugiej działają jak organy sądowe, mogące nakładać sankcje<sup>464</sup>. Warto podkreślić, że nie wszystkie agencje zdecentralizowane mają zadania regulacyjne<sup>465</sup>. Jak twierdzi A. Dumala agencje regulacyjne „stanowią najwyższą formę niezależnej struktury

---

<sup>459</sup> Na dzień 30.01.2022 r. istnieją następujące agencje wykonawcze: Europejska Agencja Wykonawcza ds. Edukacji, Kultury (EACEA), Agencja Wykonawcza ds. Małych i Średnich Przedsiębiorstw (EASME), Agencja Wykonawcza Europejskiej Rady ds. Badań Naukowych (ERCEA), Agencja Wykonawcza ds. Badań Naukowych (REA), Europejska Agencja Wykonawcza ds. Zdrowia i Cyfryzacji (HADEA), Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Środowiska i Infrastruktury (CINEA), która 1 kwietnia 2021 r. zastąpiła Agencję Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (INEA). Do 1 kwietnia 2021 r. istniała też Agencja Wykonawcza ds. Konsumentów, Zdrowia, Rolnictwa i Żywności (CHAFEA).

<sup>460</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 58/2003 z dnia 19 grudnia 2002 r. ustanawiające statut agencji wykonawczych, którym zostaną powierzone niektóre zadania w zakresie zarządzania programami wspólnotowymi, Dz.U. L 11 z 16.1.2003, str. 1—8.

<sup>461</sup> Ibidem.

<sup>462</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

<sup>463</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zarządzania finansami i kontroli agencji UE (Dz. Urz. UE z 26 września 2009 r., L 255/206), pkt 7.

<sup>464</sup> R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza w systemie Unii Europejskiej*, Warszawa 2011, s. 208.

<sup>465</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zarządzania finansami i kontroli agencji UE (Dz. Urz. UE z 26 września 2009 r., L 255/206), pkt 5.

regulacyjnej”<sup>466</sup>. Co więcej, agencje mogą pełnić więcej niż jedną funkcję. Jednakże w Komunikacie Komisji przedstawiono podział agencji regulacyjnych ze względu na *środek ciężkości* przypisanych im funkcji<sup>467</sup>. W ten sposób wyróżniono: agencje podejmujące indywidualne decyzje, które wiążą osoby trzecie; agencje pomagające Komisji i państwom członkowskim poprzez świadczenie usług doradztwa technicznego lub naukowego; agencje odpowiedzialne za działania operacyjne; agencje odpowiedzialne za gromadzenie, analizę i przekazywanie informacji; świadczące usługi na rzecz innych agencji i instytucji<sup>468</sup>. Inny podział przedstawił M. Zieliński. Zgodnie z tym poglądem możemy wyodrębnić następujące agencje zdecentralizowane: zwykłe, pre-decyzyjne, rzeczywiste agencje decyzyjne oraz stanowiące normy prawne<sup>469</sup>. Pierwszy typ agencji charakteryzuje się wykonywaniem zadań pomocniczych, np. gromadzeniem informacji, organizowaniem sieci współpracy<sup>470</sup>. Kolejne zostały wyodrębnione ze względu na to, jaką rolę spełniają w podejmowaniu decyzji przez Komisję. Agencje te przyjmują niewiążące uchwały, a następnie na podstawie nich Komisja opracowuje formalne projekty, nad którymi głosują państwa członkowskie<sup>471</sup>. Trzecim typem są agencje, mogące przyjmować prawnie wiążące akty prawne, które są skierowane do podmiotów trzecich. Ta grupa charakteryzuje się posiadaniem kompetencji decyzyjnych<sup>472</sup>. Z kolei ostatni typ agencji wyróżnia się kompetencjami dyskrecjonalnymi. Według M. Zielińskiego agencje zaklasyfikowane do tej grupy są zbliżone do amerykańskich agencji regulacyjnych<sup>473</sup>. Oprócz powyżej przedstawionych podziałów agencji zdecentralizowanych w piśmiennictwie występują klasyfikacje ze względu na: czas powstania, podstawę prawną ich ustanowienia czy charakter zadań przez nie wykonywanych<sup>474</sup>.

Z kolei, zgodnie z raportem Trybunału Obrachunkowego rodzajami uprawnień regulacyjnych agencji unijnych są: a) zbieranie i rozpowszechnianie danych; b) organizowanie seminariów i konferencji; c) organizowanie sieci i koordynacja działań

---

<sup>466</sup> A. Dumala, *Agencje w systemie...*, s. 20.

<sup>467</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady, *Przyszłość agencji europejskich* {SEK(2008) 323}, KOM/2008/0135 wersja ostateczna, KOM/2008/0135 wersja ostateczna, s. 8.

<sup>468</sup> Ibidem.

<sup>469</sup> M. Zieliński, *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych...*, s. 189.

<sup>470</sup> Przykładami agencji są: Cedefop, Eurofound; Ibidem.

<sup>471</sup> Przykładami takich agencji są ERA czy EMSA; M. Zieliński, *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych...*, s. 190.

<sup>472</sup> Przykładami takich agencji są: EUIPO, EASA.

<sup>473</sup> M. Zieliński, *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych...*, s. 192. Przykładem takiej agencji jest ESMA.

<sup>474</sup> Ibidem, s. 182-189, 194-197.

krajowych i wspólnotowych; d) wsparcie naukowe i techniczne, opracowywanie badań oraz przygotowywanie porad i zaleceń; e) śledzenie i monitorowanie polityk sektorowych, f) przygotowanie opinii, g) wydawanie certyfikatów<sup>475</sup>. Agencje zdecentralizowane podobnie jak agencje wykonawcze posiadają osobowość prawną i powstają na mocy prawa unijnego. W porównaniu do tych pierwszych agencje zdecentralizowane są niezależne finansowo i administracyjnie. Co więcej, wśród nich można wymienić takie, które są upoważnione do wydawania wiążących decyzji w stosunku do osób trzecich. Takimi agencjami są: Wspólnotowy Urząd Ochrony Odmian Roślin, Europejska Agencja Chemikaliów, Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, Agencja ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki, Europejska Agencja Leków i Urząd Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego<sup>476</sup>. Warte podkreślenia jest to, iż powyżej wymienione agencje mają organy odwoławcze, a tym samym uprawnione podmioty mogą odwołać się od decyzji agencji. Ponadto można zaskarżyć je do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Państwa członkowskie oraz instytucje unijne niezgadzające się z rozstrzygnięciem Agencji mogą wnieść skargę bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości UE.

Biorąc pod uwagę powyższe, można stwierdzić, iż wskazane rodzaje agencji różnią się od siebie przede wszystkim wypełnianą rolą, niezależnością, sposobem zarządzania, powierzonymi im zadaniami, siedzibą, sposobem powstawania czy okresem funkcjonowania.

Należy zaznaczyć, że w piśmiennictwie pojawia się także podział na agencje Komisji (ang. *Commission agencies*) oraz Rady Unii Europejskiej (ang. *Council agencies*)<sup>477</sup>. Do pierwszej grupy możemy zaklasyfikować agencje, które powstały w ramach I filaru<sup>478</sup>, przed wejściem w życie Traktatu z Lizbony, np. EASA<sup>479</sup>, Europejska Agencja Leków<sup>480</sup> (ang. *The European Medicines Agency, EMA*)<sup>481</sup> czy

---

<sup>475</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Agencje Unii: Osiągnięcie rezultatów*, Sprawozdanie specjalne nr 5, 2008, s. 33, [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr08\\_05/sr08\\_05\\_pl.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr08_05/sr08_05_pl.pdf), [dostęp: 30.01.2022 r.].

<sup>476</sup> J. Czub, *Polskie interesy a agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne Unii Europejskiej*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, A. K. Wojtaszczyk, Warszawa 2015, s. 172.

<sup>477</sup> E. M. Busuioc, *European Agencies: Law...*, s. 68.

<sup>478</sup> I filar dotyczył zagadnień, np. polityki rolnej, handlowej. Definicja filarów Unii Europejskiej: Z. Czachór, Cz. Mojsiewicz, *Leksykon Unii Europejskiej*, s. 52.

<sup>479</sup> Rozporządzenie tworzące EASA - Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, s. 1—21.

<sup>480</sup> Akt tworzący EMEA - Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2309/93 z dnia 22 lipca 1993 r. ustanawiające wspólnotowe procedury wydawania pozwoleń dla produktów leczniczych stosowanych u ludzi i do celów

Urząd Unii Europejskiej ds. Własności Intelektualnej<sup>482</sup> (ang. *The European Union Intellectual Property Office, EUIPO*)<sup>483</sup>. Z kolei te drugie dotyczą specjalistycznych organów stworzonych na podstawie decyzji Rady w ramach działania II i III filaru<sup>484</sup>, np. Europol<sup>485</sup>, Eurojust<sup>486</sup>.

Wedle A. Ott, E. Vos i F. Comana-Kunda agencje możemy podzielić na takie, które potrzebują zgody Komisji czy Rady, aby podejmować wiążącą współpracę na arenie międzynarodowej oraz takie, które tego nie potrzebują<sup>487</sup>. W ramach tej pierwszej grupy możemy wymienić, np. EASA. W jej przypadku Komisja Europejska musi wyrazić zgodę na zawarcie tzw. międzynarodowych uzgodnień roboczych (ang. *working arrangements*). Ponadto, w tej grupie znajdują się Cepol, Europol czy Eurojust, które przed zawarciem umów zarówno z państwami trzecimi, jak i organizacjami międzynarodowymi, muszą uzyskać akceptację Rady UE<sup>488</sup>.

Nie można też nie wspomnieć o innych podziałach agencji (ze względu na wykonywane funkcje) przedstawionych przez takich badaczy jak: E. Chiti czy D. Geradin i N. Petit<sup>489</sup>.

Podsumowując wymienione klasyfikacje tych specjalistycznych ciał, należy stwierdzić, iż obecnie istniejące agencje UE nie mają jednolitego charakteru<sup>490</sup>. Oczywiście, nie można nie zauważyć, iż w ramach wcześniej wymienionych grup mają one cechy wspólne (np. przyznane zadania), ale aby dobrze określić status danej

---

weterynaryjnych i nadzoru nad nimi oraz ustanawiające Europejską Agencję ds. Oceny Produktów Leczniczych, Dz.U. L 214 z 24.8.1993, s. 1—21.

<sup>481</sup> Wcześniej była to EMEA (ang. *European Agency for the Evaluation of Medicinal Products or European Medicines Evaluation Agency*, pol. *Europejska Agencja Oceny Produktów Leczniczych*).

<sup>482</sup> Akt tworzący OHIM - Rozporządzenie Rady (WE) Nr 40/94 z dnia 20 grudnia 1993 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego, Dz.U. L 11 z 14.1.1994, s. 1—36.

<sup>483</sup> Wcześniej nazywał się OHIM (ang. *the Office for Harmonization in the Internal Market*), (pol. *Urząd Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego*). Zmiana nazwy nastąpiła 23 marca 2016 r.

<sup>484</sup> II filar dotyczył zagadnień, np. wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa, a trzeci - wymiaru sprawiedliwości i spraw zewnętrznych. Definicja filarów Unii Europejskiej: Z. Czachór, Cz. Mojsiewicz, *Leksykon Unii Europejskiej*, s. 52-53.

<sup>485</sup> Akt tworzący Eurojust - Decyzja Rady z dnia 28 lutego 2002 r. ustanawiająca Eurojust w celu zintensyfikowania walki z poważną Przestępczością, Dz.U. L 63 z 6.3.2002, s. 1—13.

<sup>486</sup> Akt tworzący Europol - Decyzja Rady z dnia 6 kwietnia 2009 r. ustanawiająca Europejski Urząd Policji (Europol), Dz.U. L 121 z 15.5.2009, s. 37—66; E. M. Busuioc, *European Agencies: Law...*, s. 42 i 68.

<sup>487</sup> A. Ott, E. Vos i F. Coman-Kund, *EU agencies and their international mandate: A new category of global actors?*, Cleer Working Papers 2013/7, s. 20-21.

<sup>488</sup> Ibidem.

<sup>489</sup> M. Niedźwiedz, *Rola agencji europejskich...*, s. 306-307; E. Chiti, *The Emergence of a Community Administration: the Case of European Agencies*, „Common Market Law Review 2000”, vol. 37, s. 315-317; D. Geradin, N. Petit, *The Development of Agencies at EU and National Levels: Conceptual Analysis and Proposals for Reform*, s. 42-45, <https://ssrn.com/abstract=489722>, [dostęp: 06.02.2022 r.].

<sup>490</sup> Obecnie jest 39 agencji. Lista obecnie istniejących agencji zarówno zdecentralizowanych, jak i wykonawczych: [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles\\_en](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles_en), [dostęp: 06.02.2022 r.].

agencji, konieczne jest szczegółowe zapoznanie się z jej podstawą prawną, strukturą, działalnością czy funkcjami.

## **2. Status EASA jako agencji Unii Europejskiej**

### **2.1. Wstęp**

Biorąc pod uwagę rozważania przedstawione w *podrozdziale 1 Definicje i podziały agencji Unii Europejskiej*, uznaje się, że EASA jest agencją zdecentralizowaną, regulacyjną. Jednakże trzeba podkreślić, iż w doktrynie pojawiają się poglądy, które określają ją jako *agencję quasi-regulacyjną* z uwagi na to, iż sama nie stanowi prawa, ale tylko wspiera Komisję Europejską w przygotowaniu projektów przepisów prawnych z zakresu transportu lotniczego<sup>491</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że agencje zdecentralizowane różnią się od siebie. Niemniej jednak można przypisać im wspólne cechy, do których można zaliczyć: *podporządkowanie prawu Unii Europejskiej, powoływanie aktem prawa wtórnego, posiadanie osobowości prawnej, wydawanie w części przypadków indywidualnych decyzji administracyjnych wpływających na sytuację prawną stron trzecich, funkcjonowanie, z nielicznymi wyjątkami, w oparciu o środki z budżetu Unii Europejskiej, trwały charakter i siedziba w jednym z państw członkowskich UE, finansowa oraz administracyjna autonomia*<sup>492</sup>.

### **2.2. Niezależność prawna, organizacyjna i finansowa**

Na tym etapie można zadać pytanie, jaką agencją jest EASA i czy wpisuje się w cechy charakterystyczne danego rodzaju agencji określone we wstępie. Wedle M. Busuioc EASA jest agencją zbierającą informacje i podejmującą decyzje. Ponadto współpracuje ona operacyjnie oraz tworzy quasi-regulacje, co zostanie wyjaśnione w rozdziale IV<sup>493</sup>. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, jak to zostało ustalone w poprzednim rozdziale, została utworzona na mocy rozporządzenia z

---

<sup>491</sup> J. Saurer, *The Accountability of Supranational Administration: The Case of European Union Agencies*, *American University International Law Review* 24, no. 3 (2009): 465; T. Tridimas, *Community Agencies, Competition Law, and ECSB Initiatives on Securities Clearing and Settlement*. *Yearbook of European Law*, 28, 2009, s. 235.

<sup>492</sup> M. Wieloński, *Prawny wymiar funkcjonowania...*, s. 41.

<sup>493</sup> E. M. Busuioc, *European Agencies: Law...*, s. 38.

2002 r., a tym samym można zaklasyfikować ją jako agencję tzw. trzeciej generacji<sup>494</sup>. Podstawa jej utworzenia również wskazuje na to, że jest to agencja zdecentralizowana (regulacyjna).

Z treści przepisów rozporządzenia nr 2018/1139 wynika, że EASA jest organem Unii, mającym osobowość prawną (art. 94)<sup>495</sup>. Co więcej, Agencja wydaje prawnie wiążące decyzje w stosunku do osób trzecich, w konsekwencji czego możemy ją zaklasyfikować do agencji, mających rzeczywiste kompetencje decyzyjne. EASA jest niezależna prawnie. Oprócz tego umiejscowienie siedziby agencji (Kolonja) potwierdza, iż jest to agencja zdecentralizowana, bowiem ich cechą charakterystyczną jest rozproszenie geograficzne<sup>496</sup>. Natomiast agencje wykonawcze zlokalizowane są co do zasady w Brukseli<sup>497</sup>. Warto podkreślić, że EASA posiada biura terenowe w Kanadzie, Stanach Zjednoczonych, Chinach i Singapurze, co potwierdza, iż jest rozbudowaną agencją o dużej autonomii. Świadczy o tym również liczba pracowników w jej strukturach. Obecnie zatrudnionych jest więcej niż 800 osób<sup>498</sup>. Niemniej jednak w rezolucji nr 2021/1597 zaznaczono, iż EASA zatrudnia za mało pracowników, aby działać efektywniej<sup>499</sup>. Niezależność organizacyjna EASA wynika też z jej struktury. W ramach agencji działa Dyrektor Wykonawczy (ang. *The Executive Director*)<sup>500</sup> i Zarząd (ang. *Management Board*). Ponadto członkowie agencji mają zapewnioną niezależność

---

<sup>494</sup> Agencje trzeciej generacji powstały po 1997 r. w odpowiedzi na pojawiające się zagrożenia cywilizacyjne. Szerzej o kryterium czasu powstawania agencji: A. Dumala, *Agencje w systemie...*, s. 19-20.

<sup>495</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>496</sup> Szczegółowe rozmieszczenie agencji regulacyjnych: Sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, Przyszłość agencji UE – istnieją możliwości, by zwiększyć elastyczność i zacieśnić współpracę, s. 8, [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr20\\_22/sr\\_future\\_of\\_eu\\_agencies\\_pl.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr20_22/sr_future_of_eu_agencies_pl.pdf), [dostęp: 01.02.2022 r.].

<sup>497</sup> Już nie istniejąca Agencja Wykonawcza ds. Konsumentów, Zdrowia, Rolnictwa i Żywności (CHAFEA) miała swoją siedzibę w Luksemburgu.

<sup>498</sup> Liczba osób pracujących w EASA: <https://www.easa.europa.eu/light/easa>, [dostęp: 31.01.2022 r.].

<sup>499</sup> Rezolucja 2021/1597 zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2019, Dz.U.UE.L.2021.340.279 z dnia 2021.09.24, pkt.13.

<sup>500</sup> Obecnie Dyrektorem Wykonawczym jest Patrick Ky: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/agency-organisation-structure/executive-director>, [dostęp: 01.02.2022r.].



osobistą i jest im przyznany immunitet funkcjonariuszy międzynarodowych na podstawie Protokołu nr 7 w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej<sup>501</sup>.

Ponadto EASA nie jest utworzona na czas określony tak jak, co do zasady agencje wykonawcze. Jej funkcjonowanie nie jest ograniczone czasowo, dlatego też można ją zaklasyfikować jako agencję zdecentralizowaną.

Kolejną cechą, wskazującą na to, iż EASA to agencja zdecentralizowana, jest jej niezależność finansowa<sup>502</sup>. Jak wynika z art. 120 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>503</sup> budżet Agencji składa się m.in. z dotacji z Unii Europejskiej, państw członkowskich oraz opłat za procedury certyfikacyjne<sup>504</sup> i honorariów za świadczone usługi inne niż procedury certyfikacyjne<sup>505</sup>, których kwestię reguluje art. 126 rozporządzenia nr 2018/1139 oraz rozporządzenie nr 2019/2153<sup>506</sup>. Z treści rozporządzenia nr 2019/2153 wynika, iż należne kwoty muszą być uiszczane w euro w terminie 30 dni kalendarzowych od daty zgłoszenia faktury do wnioskodawcy<sup>507</sup> (art. 3 ust. 4 oraz art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 2019/2153<sup>508</sup>). Agencja może naliczyć też odsetki, gdy wnioskodawca nie uregulował płatności w wyznaczonym terminie (art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 2019/2153<sup>509</sup>).

Należy odnotować, iż zgodnie z rezolucją 2022/1732 budżet Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na rok budżetowy 2020 wyniósł 183 042 000 EUR (37 954 000 EUR w budżecie Agencji pochodzi z budżetu Unii oraz 90 000

---

<sup>501</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o Unii Europejskiej, Protokół (nr 7) w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, Dz.U. C 202 z 7.6.2016, s. 266—272.

<sup>502</sup> Zestawienie dochodów i wydatków Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na rok budżetowy 2020, Dz.U.UE.C.2020.107.60 z dnia 2020.03.31.

<sup>503</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>504</sup> Zgodnie z art. 2 a) Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/2153 - „opłaty” oznaczają kwoty pobierane przez Agencję i płatne przez wnioskodawców z tytułu procedur certyfikacyjnych.

<sup>505</sup> Zgodnie z art. 2 b) Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/2153 - „honoraria” oznaczają kwoty pobierane przez Agencję za świadczone usługi inne niż procedury certyfikacyjne.

<sup>506</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/2153 z dnia 16 grudnia 2019 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 319/2014, Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 36—65.

<sup>507</sup> Zgodnie z art. 2 e) Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/2153 - „wnioskodawca” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną zwracającą się o możliwość skorzystania z procedury certyfikacyjnej lub usługi świadczonej przez Agencję.

<sup>508</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/2153 z dnia 16 grudnia 2019 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 319/2014, Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 36—65.

<sup>509</sup> Ibidem.

000 EUR stanowi dochód z opłat i należności<sup>510</sup>. Podkreślić trzeba, iż dochody, pochodzące z opłat za procedury certyfikacyjne były niższe w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. (103 214 000 EUR)<sup>511</sup>. Było to konsekwencją pojawienia się pandemii Covid-19.

Innym przejawem niezależności Agencji jest to, iż EASA może wydawać indywidualne decyzje<sup>512</sup> (art. 76. ust. 4 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>513</sup>). Co więcej, zgodnie z art. 108 rozporządzenia nr 2018/1129<sup>514</sup>, od jej decyzji przysługuje odwołanie do Komisji Odwoławczej<sup>515</sup>. Zakresem wymienionego przepisu objęte są też decyzje, odnoszące się m.in. do wspomnianych wyżej opłat i honorariów (art. 126 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>516</sup>).

### **3. Kompetencje Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego**

#### **3.1. Pojęcie i podział kompetencji w systemie instytucjonalnym Unii Europejskiej**

Mając na uwadze cel niniejszego podrozdziału, należy zadać pytanie o zakres kompetencji, jaki posiadają agencje, a w szczególności EASA, w strukturze instytucjonalnej Unii Europejskiej. Aby to ustalić, trzeba odwołać się do definicji *kompetencji*<sup>517</sup>. Zgodnie ze słownikiem PWN termin *kompetencja* oznacza zakres „uprawnień urzędu lub urzędnika do zajmowania się określonymi sprawami i

---

<sup>510</sup> Rezolucja 2022/1732 zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2020, Dz.U.UE.L.2022.258.220.

<sup>511</sup> Rezolucja 2021/1597 zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2019, Dz.U.UE.L.2021.340.279 z dnia 2021.09.24.

<sup>512</sup> Szerzej o agencjach z uprawnieniami decyzyjnymi: P Craig, *EU Administrative Law*, Oxford 2012, s. 150.

<sup>513</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>514</sup> Ibidem.

<sup>515</sup> Szerzej kwestia odwołania od decyzji EASA będzie poruszana w Rozdziale VII dysertacji.

<sup>516</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>517</sup> Szerzej o kompetencji: A. Bator, *Kompetencja w prawie i prawoznawstwie*, Wrocław 2004; T. Długosz, *Kompetencja w Publicznym prawie gospodarczym*, Warszawa 2021.

podjmowania dotyczących ich decyzji”<sup>518</sup>. Wedle opinii M. Kisielowskiej *kompetencja* na płaszczyźnie prawa administracyjnego jest możliwością działania, której częścią jest obowiązek podejmowania pewnych czynności<sup>519</sup>. Trzeba też podkreślić, że w literaturze istnieje pogląd, zgodnie z którym *kompetencja* z jednej strony może być określona jako *uprawnienie*, a z drugiej jako *obowiązek*<sup>520</sup>. Podział ten stanowi odzwierciedlenie tego, w jaki sposób organ oraz obywatel interpretuje kompetencję. Pierwszy z wymienionych utożsamia ją z obowiązkiem, a drugi z uprawnieniem<sup>521</sup>. Niemniej jednak w doktrynie pojawiają się stanowiska, które określają kompetencje jako zbiór uprawnień i obowiązków; zdolność działania; upoważnienie<sup>522</sup>.

Co więcej, konieczne jest odwołanie się do już nieobowiązującego art. 7 TWE<sup>523</sup> i sformułowanej na jego podstawie *doktryny Meroni* (opisującej zasady przekazywania uprawnień przez instytucje na rzecz innych podmiotów)<sup>524</sup> oraz *zasady równowagi instytucjonalnej*, aby ustalić granice zakresu kompetencji przekazywanych do realizacji. Dawny art. 7 TWE wskazywał katalog instytucji, wykonywających zadania powierzone Wspólnocie w granicach przyznanych uprawnień na mocy Traktatu<sup>525</sup>. W konsekwencji tego istniał zakaz delegacji kompetencji do wyspecjalizowanych agencji unijnych, ponieważ one nie zostały zaklasyfikowane jako instytucje unijne. Zostało to również potwierdzone w orzeczeniu z 1958 r.<sup>526</sup>. Zgodnie z nim (tzw. *doktryna Meroni*<sup>527</sup>) niedopuszczalna była delegacja funkcji do agencji niewymienionych we traktatach

---

<sup>518</sup> Słownik online PWN: <https://sjp.pwn.pl/szukaj/kompetencja.html>, [dostęp: 08.05.2022 r.].

<sup>519</sup> M. Kisielowska, *Część trzecia o prawie*, [w:] *Aktualność pojęć prawa administracyjnego*, red. W. Jakimowicz, Warszawa 2021, s. 80.

<sup>520</sup> W. Góralczyk jr., *Zasada kompetencyjności w prawie administracyjnym*, Warszawa 1986, s. 36, cyt. za: M. Matczak, *Kompetencja organu administracji publicznej*, Kraków 2004, s. 40.

<sup>521</sup> Ibidem.

<sup>522</sup> Ibidem, s. 41-42.

<sup>523</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dz.Urz. UE 2006 C 321E.

<sup>524</sup> Szerzej o Doktrynie Meroni: M. Chamon, *EU agencies: does the Meroni doctrine make sense?*, *Journal of European and Comparative Law*, 17 MJ 3 (2010), s. 281-205; Chamon, M. (2011). *EU Agencies: between Meroni and Romano or the devil and the deep blue sea*. *Common Market Law Review*, 48(4), 1055-1075; M. Poboży, *Agencje zdecentralizowane i komitety komitologiczne w systemie instytucjonalnym Unii Europejskiej - problem legitymizacji władzy*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, K. A. Wojtaszczyk, Warszawa 2015, s. 148-149.

<sup>525</sup> Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, Dz.Urz. UE 2006 C 321E.

<sup>526</sup> Wyrok TS z 13.06.1958 r., 9/56, *Meroni & Co., Industrie Metallurgiche, S.P.A. v. Wysoka Władza Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali*, ECR 1958, nr 133.

<sup>527</sup> Szerzej: M. Niedźwiedz, *Doktryna Meroni i jej znaczenie dla europejskiego prawa administracyjnego - wprowadzenie i wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 13.06.1958 r., 9/56, Meroni & Co., Industrie Metallurgiche, SpA przeciwko Wysokiej Władzy EWWiS*, EPS 2020, nr 1, s. 51-57; M. Skowron, *Agencje i urzędy europejskie w orzecznictwie TS*, EPS 2014, nr 9, s. 45-46.

stanowiących<sup>528</sup>. Z powyższego wyroku Trybunału (*Meroni przeciwko Wysokiej Władzy*) wynika, że nie można delegować uprawnień w sposób dorozumiany, ale konieczne jest wydanie decyzji, w której wyraźnie są przekazane uprawnienia wykonawcze<sup>529</sup>. Jak podkreśla N. Kohtamäki w świetle tego wyroku nie można przekazać kompetencji, które umożliwiałyby wydawanie decyzji<sup>530</sup>.

Trzeba zachować w optyce rozważań *zasadę równowagi instytucjonalnej*<sup>531</sup>, wypracowaną przez orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej<sup>532</sup> (np. Wyrok TS z dnia 13 czerwca 1958 r. w sprawie 9/56<sup>533</sup>; Wyrok TS z dnia 22 maja 1990 r. w sprawie C – 70/88<sup>534</sup>; Wyrok TS z dnia 2 marca 1994 r. w sprawie C – 316/91<sup>535</sup>; Wyrok TS z dnia 17 września 2013 r. w sprawie C – 77/11<sup>536</sup>), która określa, że instytucje unijne działają wyłącznie w granicach upoważnienia przyznanego im przez traktaty<sup>537</sup>. Wyjaśnić przy tym należy, że zasada ta była przedmiotem postępowań przed TSUE między instytucjami unijnymi o zakres ich kompetencji<sup>538</sup>. Obecnie art. 13 ust. 1 Traktatu o Unii Europejskiej określa, jakie są instytucje UE, a art. 13 ust. 2 odwołuje się do wspomnianej zasady<sup>539</sup>. Mimo iż agencje unijne nie są instytucjami *sensu stricto*, które są wymienione we wspomnianym art. 13 ust. 1 TUE, to są częścią struktury instytucjonalnej Unii.

---

<sup>528</sup> R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza...*, s. 212.

<sup>529</sup> Orzeczenie TSUE z dnia 15 czerwca 1958 r. w sprawie 9/56, *Meroni przeciwko Wysokiej Władzy*, Zb. Orz. 1958, s. 11, ECLI:EU:C:1958:7.

<sup>530</sup> N. Kohtamäki, *Autonomia instytucjonalna urzędów regulacyjnych Unii Europejskiej: przykład Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2016, Vol. 5, Nr 2, s. 67.

<sup>531</sup> Szerzej o zasadzie równowagi instytucjonalnej: W. Czaplinski, 2.4. *Zasada równowagi instytucjonalnej* [w:] *Znaczenie Orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w procesie rozwoju prawa europejskiego*, Warszawa 2021.

<sup>532</sup> Szerzej o zasadzie równowagi instytucjonalnej w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej: J. Galster, *Zasada równowagi instytucjonalnej w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej*, Gdańskie Studia Prawnicze, Tom XXXI, 2014, s. 109-120; J. Galster, O. Łachacz, *Kilka uwag o podziale władzy w Unii Europejskiej*, Studia prawnoustrojowe nr 26, 2014, s. 63-76.

<sup>533</sup> Wyrok TS z dnia 13 czerwca 1958 r. w sprawie 9/56 *Meroni v. High Authority*, ECR 1958, s. 11.

<sup>534</sup> Wyrok TS z dnia 22 maja 1990 r. w sprawie C – 70/88 *European Parliament v. Council*, ECR 1990, s. I – 2041.

<sup>535</sup> Wyrok TS z dnia 2 marca 1994 r. w sprawie C – 316/91 *European Parliament v. Council*, ECR 1994, s. I – 625.

<sup>536</sup> Wyrok TS z dnia 17 września 2013 r. w sprawie C – 77/11 *Rada Unii Europejskiej przeciwko Parlamentowi Europejskiemu*, ECLI:EU:C:2013:559.

<sup>537</sup> A. Wyrozumska, *Zasady działania UE*, [w:] J. Barcz, M. Górka, A. Wyrozumska (red.), *Instytucje i prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2020, s. 138. Szerzej o zasadzie równowagi instytucjonalnej: R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza...*, s. 132-137; Chamon, M. (2015). *The institutional balance, an ill-fated principle of EU law?* *European Public Law*, 21(2), 371-392.

<sup>538</sup> Wyrok Trybunału z dnia 29 października 1980 r. *SA Roquette Frères przeciwko Radzie Wspólnot Europejskich*, EU:C:1980:249. Sprawa dotyczyła sporu między Parlamentem Europejskim, a Radą Wspólnot Europejskich.

<sup>539</sup> Traktat o Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 13—390.

Nie można jednak zapomnieć, że w dokumencie SEC(2001)340 Służby Prawnej Komisji Europejskiej zostało podkreślone odejście od *doktryny Meroni* i interpretacji dawnego art. 7 TWE<sup>540</sup>. Zgodnie z pkt 26 wskazuje się, że agencjom przyznane byłyby zadania, które mieściłyby się w zakresie szczególnych uprawnień Komisji. Co więcej, zaznacza się, że bezpośrednie powierzenie zadań agencjom zaburzałoby równowagę międzyinstytucjonalną, dlatego też lepszym rozwiązaniem jest delegacja uprawnień przez Komisję Europejską agencjom, np. Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

### 3.2. Ewolucja kompetencji EASA

Jak już zostało ustalone, agencjom mogą zostać delegowane uprawnienia, dlatego też biorąc pod uwagę ramy niniejszego rozdziału, trzeba ustalić ogólne kompetencje EASA, które będą poddane szczegółowej analizie w kolejnych rozdziałach dysertacji.

Po pierwsze, EASA jest klasyfikowana jako agencja regulacyjna lub quasi-regulacyjna<sup>541</sup>, dlatego iż tworzy projekty przyszłych przepisów – rozporządzeń, dotyczących lotnictwa cywilnego, ale formalnie nie bierze udziału w procesie legislacyjnym. Tym samym można uznać, iż posiada ona kompetencje *quasi-regulacyjne*, a nie regulacyjne, ponieważ nie tworzy aktów prawnych.

Po drugie, jak zaznacza E. Vos, EASA przeprowadza inspekcje standaryzacyjne właściwych władz lotniczych państw członkowskich, co wyróżnia ją na tle innych agencji Unii Europejskiej<sup>542</sup>. Analizując rozporządzenie nr 2018/1139, można stwierdzić, iż EASA posiada kompetencje kontrolno-nadzorcze nad np. władzami lotniczymi państw członkowskich czy posiadaczami certyfikatów.

Po trzecie, agencje unijne mogą podejmować działania na arenie międzynarodowej poprzez współpracę z państwami trzecimi czy organizacjami. Ponadto wspierają instytucje Unii Europejskiej na forum międzynarodowym. Przejawem współpracy międzynarodowej jest również to, iż europejskie państwa trzecie mogą brać udział w

---

<sup>540</sup> Legal Service to the European Commission, Note on the European Agencies, SEC 2001, 340 z 20 lutego 2001 r., [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SEC\(2001\)340](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SEC(2001)340), [dostęp: 09.05.2022 r.].

<sup>541</sup> W doktrynie prawa pojawiają się stanowiska, które klasyfikują EASA jako agencję regulacyjną albo quasi-regulacyjną.

<sup>542</sup> E. Vos, *Agencies and the European Union*, (w:) *Agencies in European and Comparative Perspective*, red. L. Verhey, T. Zwart, Antwerp 2003, s. 121.

pracach agencji<sup>543</sup>. Przenosząc powyższe rozważania na grunt działalności EASA, należy uznać, iż posiada ona kompetencje w relacjach międzynarodowych. Omawiana agencja może nawiązywać współpracę z państwami trzecimi poprzez podpisywanie working arrangement. Również wspieranie Komisji przez EASA w negocjowaniu umów o transporcie lotniczym, potwierdza udział tej Agencji w kształtowaniu stosunków z innymi państwami. Oprócz tego na mocy art. 99 ust. 4 i 129 rozporządzenia nr 2018/1139 w posiedzeniach Zarządu Agencji mogą uczestniczyć europejskie państwa trzecie w charakterze obserwatora (Bośnia i Hercegowina, Serbia, Albania, Macedonia, Albania, Czarnogóra)<sup>544</sup>.

Należy również udzielić odpowiedzi na pytanie, jak wygląda zakres kompetencji agencji unijnej, którą jest EASA i czy zmienił się on na przestrzeni lat, począwszy od pierwszego rozporządzenia z 2002 r.<sup>545</sup>, tworzącego EASA, czy też pozostał bez zmian?

W celu rozstrzygnięcia tego zagadnienia konieczne jest przeanalizowanie rozporządzeń odnoszących się do EASA oraz do wybranych aktów prawnych, dotyczących: operacji lotniczych (OPS), personelu lotniczego (FCL), oceny bezpieczeństwa statków powietrznych z państw trzecich (SAFA), lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym (ATM), służb żeglugi powietrznej (ANS) i kontrolerów ruchu lotniczego.

Jednym z takich dokumentów była dyrektywa 2004/36/WE<sup>546</sup>, tworząca *program oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych* (ang. *Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA*)<sup>547</sup>. Wedle tego aktu każde państwo członkowskie mogło poddać kontroli statki z państw trzecich (ang. *ramp inspections*), u których pojawiło się podejrzenie, że nie przestrzegają międzynarodowych norm bezpieczeństwa. Co więcej, w preambule (pkt 6) rozporządzenia nr 768/2006 postulowano, aby zadania dotyczące programu

---

<sup>543</sup> A. Ott, E. Vos i F. Coman-Kund, *EU agencies and their international mandate: A new category of global actors?*, Cleer Working Papers 2013/7, s. 8; M. Chamon, *EU Agencies, Legal and Political Limits to the Transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 86-93.

<sup>544</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>545</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2007.88.39.

<sup>546</sup> Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76—86.

<sup>547</sup> Dalej: SAFA.

SAFA przekazać Agencji<sup>548</sup>. Ponadto w świetle tego aktu prawnego EASA jest uprawniona do m.in. przygotowania sprawozdania o systemie SAFA, opracowywania programów szkoleń dla inspektorów (art. 4-5). W tym miejscu trzeba wspomnieć, iż dopiero od 1 stycznia 2007 r. EASA przejęła uprawnienia w zakresie SAFA od *Wspólnych Władz Lotniczych* (ang. *Joint Aviation Authorities, JAA*)<sup>549</sup>. Warto jeszcze dodać, że dyrektywa Komisji 2008/49/WE<sup>550</sup> zmieniła załącznik II do wspomnianej powyżej dyrektywy z 2004 r. Taki stan rzeczy wynikał z tego, iż załącznik był zbyt ogólny, dlatego też konieczna była jego aktualizacja o szczegółowe wytyczne i procedury techniczne (pkt 5 preambuły).

Z kolei aktem prawnym, który odnosił się do licencji personelu lotniczego, była Dyrektywa Rady z 1991 r., w której znajdowały się informacje o wymaganiach stawianych kapitanowi i drugiemu pilotowi<sup>551</sup>.

Rozpatrując rozporządzenie nr 1595/2002<sup>552</sup>, należy zauważyć, iż Agencji zostały przyznane kompetencje w zakresie *zdatności do lotu*<sup>553</sup> (art. 5) oraz zgodności wyrobów lotniczych z normami ochrony środowiska (art. 6). Uznano jednak, iż wspomniany powyżej zakres kompetencji EASA był niewystarczający i konieczne było jego dalsze zwiększenie<sup>554</sup>. W konsekwencji tego w Komunikacie Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego Europejskiego i Komitetu Regionów z 2005 r. postulowano rozszerzenie kompetencji EASA o *operacje lotnicze*

---

<sup>548</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. wprowadzające w życie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/36/WE w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym, Dz.U. L 134 z 20.5.2006, str. 16—18.

<sup>549</sup> Work Programme 2010, s. 28, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5475/en>, [dostęp: 30.07.2022 r.].

<sup>550</sup> Dyrektywa Komisji 2008/49/WE z dnia 16 kwietnia 2008 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do kryteriów przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 109 z 19.4.2008, str. 17—26.

<sup>551</sup> Dyrektywa Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 21—25.

<sup>552</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2007.88.39.

<sup>553</sup> Zgodnie z Załącznikiem nr 8 (Zdatność do lotu statków powietrznych) do Konwencji chicagowskiej, wydanie 12, 2018, Zdatny (Airworthy) - Status statku powietrzego, silnika, śmigła lub części, gdy spełnia swój zatwierdzony projekt i jest w stanie bezpiecznie wykonać operację. [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zal\\_8\\_zm.12\\_1.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zal_8_zm.12_1.pdf), [dostęp: 26.11.2022 r.].

<sup>554</sup> Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego Europejskiego i Komitetu Regionów z 2005 r., Poszerzenie zakresu działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego - Plan działań na 2010 r., COM(2005) 578 końcowy, s. 3.

(ang. *Operation on aircraft, OPS*<sup>555</sup>), licencje pilotów (ang. *Flight Crew Licensing, FCL*<sup>556</sup>) oraz statki powietrzne państw trzecich (ang. *Safety of foreign operators, SAFA*<sup>557</sup>)<sup>558</sup>. Warto wspomnieć, iż było to umotywowane tym, że w 2005 r. doszło do wielu wypadków lotniczych<sup>559</sup>. Potwierdza to ich liczba (40) oraz ilość ofiar (1075)<sup>560</sup>. Dodać przy tym należy, że w porównaniu z 2004 r. (35 wypadków, 462 ofiary) odnotowano wzrost zarówno wypadków, jak i liczby ofiar, co niejako wymusiło wprowadzenie zmian, których celem było zwiększenie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych lotów.

Wspomniane wcześniej dyrektywy (dyrektywa 2004/36/WE<sup>561</sup> i dyrektywa Rady z 1991 r.<sup>562</sup>), dotyczące obszarów SAFA, FCL zostały uchylone i zastąpiono je nowym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r.<sup>563</sup>. Zgodnie z tym aktem Agencji zostały przyznane kompetencje w odniesieniu do personelu lotniczego (art. 7), operacji lotniczych (art. 8) oraz bezpieczeństwa samolotów, pochodzących z państw trzecich (art. 9). Co więcej, w art. 10 pojawiły się postanowienia, dotyczące inspekcji na płycie lotniska (ang. *ramp inspections*). Przepisy wspomnianego aktu prawnego weszły w życie 8 kwietnia 2008 r.<sup>564</sup>.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że na mocy rozporządzenia nr 1108/2009 przyznano EASA dodatkowe kompetencje w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym<sup>565</sup> (ang. *Air Traffic Management, ATM*)<sup>566</sup> oraz służb żeglugi powietrznej<sup>567</sup>

---

<sup>555</sup> Dalej: OPS.

<sup>556</sup> Dalej: FCL.

<sup>557</sup> Dalej: SAFA.

<sup>558</sup> Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego Europejskiego i Komitetu Regionów z 2005 r., Poszerzenie zakresu działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego - Plan działań na 2010 r., COM(2005) 578 końcowy, s. 3.

<sup>559</sup> Ibidem, s. 8.

<sup>560</sup> Statystyki wypadków lotniczych: <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>, [dostęp: 30.07.2022 r.].

<sup>561</sup> Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76—86.

<sup>562</sup> Dyrektywa Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 21—25.

<sup>563</sup> 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.UE.L.2016.3.1.

<sup>564</sup> Single Programming Document (SPD) 2020-2022, s. 7, <https://www.easa.europa.eu/downloads/108409/en>, [dostęp: 30.07.2022 r.].

<sup>565</sup> Szerzej o ATM: M. Simoncini, *Air Traffic Management in the Single European Sky: Standardisation of safety and liability issues*, EU Working Papers MWP 2012/05, s. 1-21, [https://www.academia.edu/73757414/Air\\_Traffic\\_Management\\_in\\_the\\_Single\\_European\\_Sky\\_Standardisation\\_of\\_safety\\_and\\_liability\\_issues](https://www.academia.edu/73757414/Air_Traffic_Management_in_the_Single_European_Sky_Standardisation_of_safety_and_liability_issues), [dostęp: 30.07.2022 r.].

<sup>566</sup> Dalej: ATM.



(ang. *Air Navigation Services, ANS*)<sup>568</sup>. Konsekwencją przyjęcia tego aktu było uchylene dyrektywy 2006/23/WE, która dotyczyła licencji kontrolerów lotniczych<sup>569</sup>. Postanowienia wspomnianego rozporządzenia weszły w życie 14 grudnia 2009 r.<sup>570</sup>.

Należy zauważyć, iż rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 precyzowało wymagania w stosunku do załóg lotniczych<sup>571</sup>. Zostało on jednak znowelizowane m.in. poprzez<sup>572</sup>: rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014<sup>573</sup>; rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014<sup>574</sup>; rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445<sup>575</sup>; rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539<sup>576</sup>; rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065<sup>577</sup>; rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119<sup>578</sup>.

W preambule pkt 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 70/2014 zostało wspomniane, że Agencji należy przyznać kompetencje w zakresie zatwierdzania danych, które odnoszą się do zgodności operacyjnej<sup>579</sup>. Dodać trzeba, że w tej kwestii opublikowała

---

<sup>567</sup> Dalej: ANS.

<sup>568</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE (Dz. U. UE. L. z 2009 r. Nr 309, str. 51 z późn. zm.).

<sup>569</sup> Dyrektywa 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2006 r. Nr 114, str. 22).

<sup>570</sup> Single Programming Document (SPD) 2020-2022, s. 7, <https://www.easa.europa.eu/downloads/108409/en>, [dostęp: 30.07.2022 r.].

<sup>571</sup> 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. z 311 z 25.11.2011, s. 1.

<sup>572</sup> Rozporządzenie zostało zmienione jeszcze następującymi aktami prawnymi: Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1974; Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/27; Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/430; Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1747; Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/359; Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/723.

<sup>573</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 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 23 z 28.1.2014, str. 25—26

<sup>574</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r. zmieniające 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, Dz.U. L 74 z 14.3.2014, str. 33—57.

<sup>575</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w zakresie wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 74 z 18.3.2015, str. 1—17.

<sup>576</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do szkolenia, testowania i okresowego sprawdzania pilotów w odniesieniu do nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, C/2016/1956, Dz.U. L 91 z 7.4.2016, str. 1—15

<sup>577</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065 z dnia 27 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do automatycznego uznawania unijnych licencji załogi lotniczej oraz szkolenia w zakresie startu i lądowania, C/2018/4860, Dz.U. L 192 z 30.7.2018, str. 31—33.

<sup>578</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do zadeklarowanych organizacji szkolenia, C/2018/4961, Dz.U. L 204 z 13.8.2018, str. 13—30.

<sup>579</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w

opinię nr 07/2011<sup>580</sup>. W treści dokumentu pojawia się odniesienie do sektorów środowiska cywilnego, co do których EASA jest kompetentna, m.in.: personel lotniczy, ośrodki szkolenia, producenci i użytkownicy symulatorów (pkt 29). Kolejne rozporządzenie nr 245/2014<sup>581</sup> uwzględniło wnioski państw członkowskich, co do nieprawidłowości obciążeń administracyjnych czy błędów redakcyjnych, które pojawiły się w rozporządzeniu nr 1178/2011. Tym samym zmiany pojawiły się w art. 3 odnoszącym się do wydawania licencji i orzeczeń lekarskich pilotom. W rozporządzeniu nr 2015/445<sup>582</sup> podkreślono, iż państwa członkowskie oraz zainteresowane strony ze sektora lotniczego wnioskowoły o zmianę wymagań, które zostały uznane przez nie za nieproporcjonalne w odniesieniu do stosowanych działań oraz zauważono po raz kolejny błędy redakcyjne w rozporządzeniu nr 1178/2011. W konsekwencji wejścia w życie tego aktu nastąpiły m.in. takie zmiany: do art. 8 ust. 1 dodano, że państwa członkowskie mogą uznawać nie tylko licencje, ale także certyfikaty i uprawnienia. Należy podkreślić, iż wskazane powyżej dokumenty, zmieniające rozporządzenie nr 1178/2011, odnosiły się do wymagań technicznych i procedur administracyjnych w stosunku do załóg w lotnictwie cywilnym.

Kolejne rozporządzenie nr 2016/539<sup>583</sup> aktualizuje rozporządzenie nr 1178/2011 w zakresie szkoleń i testowania pilotów. Jak wynika z preambuły (pkt. 7) dokumentu przyczyną aktualizacji stanu prawnego w 2016 r., było to, iż w sytuacji zmiany przedsiębiorstwa, w którym pracował pilot, nie uwzględniano odbytego przez niego szkolenia dla osób ubiegających się o licencję pilota w załodze wieloosobowej oraz jego ówczesnego doświadczenia. W konsekwencji tego pilot był zobowiązany do powtórzenia szkolenia w nowym przedsiębiorstwie. Trzeba dodać, że EASA wcześniej wydała opinię w tej kwestii (nr 03/2015 z 31.3.2015)<sup>584</sup>. Rozporządzenie Komisji (UE)

---

lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 23 z 28.1.2014, str. 25—26.

<sup>580</sup> Opinia nr 07/2011 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 13 grudnia 2011 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA\\_2011\\_00190000\\_PL\\_TRA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA_2011_00190000_PL_TRA.pdf), [dostęp: 14.05.2022 r.].

<sup>581</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r. zmieniające 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, Dz.U. L 74 z 14.3.2014, str. 33—57.

<sup>582</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w zakresie wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 74 z 18.3.2015, str. 1—17.

<sup>583</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do szkolenia, testowania i okresowego sprawdzania pilotów w odniesieniu do nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, C/2016/1956, Dz.U. L 91 z 7.4.2016, str. 1—15.

<sup>584</sup> Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 03/2015 z 31.3.2015 dotycząca rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany kryteriów zatwierdzania operacyjnego dla nawigacji w oparciu

2018/1065 dodało m.in. postanowienia, dotyczące szkoleń w zakresie startu i lądowań<sup>585</sup>. W rozporządzeniu Komisji (UE) 2018/1119 prawodawca unijny dodał m.in. definicje: *zatwierdzonej organizacji szkolenia* czy *instruktora szkolenia praktycznego, szkoleniowe urządzenie symulacji lotu*<sup>586</sup>.

Podkreślić należy, że rozporządzenie nr 2018/1139 przyznało Agencji dodatkowe kompetencje w zakresie bezzałogowych statków powietrznych<sup>587</sup>. W preambule (pkt 59) oraz w art. 88 tego aktu podkreśla się, iż EASA powinna współpracować w dziedzinie ochrony lotnictwa oraz w cyberbezpieczeństwie.

Odnosząc się do powyższych rozważań, należy uznać, iż kompetencje EASA zmieniły się, począwszy od 2002 r. aż do 2022 r. Z uwagi na zwiększenie się liczby wypadków lotniczych, czy pojawianie się zagrożeń lotniczych, konieczne było dążenie do podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotniczego poprzez stanowienie nowych przepisów. W konsekwencji wraz z wejściem w życie kolejnych rozporządzeń, odnoszących się m.in. do funkcjonowania EASA, Agencja ta zyskiwała uprawnienia w dodatkowych obszarach, takich jak: FCL, OPS, SAFA, lotniska, ATM, ANS, bezzałogowe statki powietrzne czy cyberbezpieczeństwo. Analizując również dane, dotyczące wypadków lotniczych i ofiar w okresie od powstania EASA (2002) do chwili obecnej (2022), można stwierdzić, iż rozszerzenie zakresu kompetencji Agencji na m.in. FCL, OPS, ATM, ASN, SAFA, przyniosło rezultat w postaci zmniejszenia ich ilości (2002- 42 wypadki, 1002 ofiary; 2021- 20 wypadki, 176 ofiar)<sup>588</sup>. Tym samym EASA stała się agencją, która może w sposób kompleksowy, zgodnie z celem

---

o charakterystyki systemów (PBN), <https://www.easa.europa.eu/downloads/18447/en>, [dostęp: 15.05.2022 r.]

<sup>585</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065 z dnia 27 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do automatycznego uznawania unijnych licencji załogi lotniczej oraz szkolenia w zakresie startu i lądowania, C/2018/4860, Dz.U. L 192 z 30.7.2018, str. 31—33.

<sup>586</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do zadeklarowanych organizacji szkolenia, C/2018/4961, Dz.U. L 204 z 13.8.2018, str. 13—30.

<sup>587</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>588</sup> Statystyki wypadków lotniczych: <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>, [dostęp: 30.06.2022 r.].

rozporządzenia nr 2018/1139, stanowić i utrzymywać wysoki, jednolity poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej<sup>589</sup>.

#### 4. EASA w ujęciu prawa międzynarodowego

Na podstawie art. 90 ust. 3 EASA może pełnić funkcję *Regionalnej Organizacji ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem* (ang. *Regional Safety Oversight Organization — RSOO*)<sup>590</sup>, która działa pod auspicjami ICAO<sup>591</sup>.

Rozpatrując zagadnienie RSOO, należy wskazać na *Safety Oversight Manual 2006*, które opublikowało ICAO. W pierwszej edycji tego dokumentu wyszczególniono, m.in. jak powstaje taka organizacja<sup>592</sup>. Z kolei w drugiej edycji *Safety Oversight Manual* (2011) wskazano przykłady RSOO, wśród których była EASA<sup>593</sup>. Analizując przykład EASA, należy wskazać, iż powstała na mocy rozporządzenia nr 1592/2002, czyli prawa wtórnego UE, a nie umowy międzynarodowej. Tym samym EASA w porównaniu, np. z *the Pacific Aviation Safety Office (PASO)*<sup>594</sup> ma inny status w świetle prawa międzynarodowego. Jak zaznacza ICAO najbardziej odpowiednią formą utworzenia RSOO są międzynarodowe umowy albo traktaty<sup>595</sup>. Jednakże w tym wypadku istnieje wymóg ratyfikacji, a tym samym rzeczywiste uzyskanie statusu RSOO może nie nastąpić natychmiastowo<sup>596</sup>. Odnosząc się do EASA, można też domniemywać, iż na podstawie *Memorandum of Cooperation (MOC)* pomiędzy EASA a ICAO *Regarding*

---

<sup>589</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>590</sup> Szerzej o RSOO: <https://www.icao.int/safety/Implementation/Pages/COSCAPs-RSOOs-RAIOs.aspx>, [dostęp: 24.07.2022 r.]. Dalej: RSOO.

<sup>591</sup> Lista obecnych RSOO: [https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/easa-by-country/rsoo?field\\_easa\\_rsoo\\_node\\_type\\_target\\_id%5B2450%5D=2450](https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/easa-by-country/rsoo?field_easa_rsoo_node_type_target_id%5B2450%5D=2450), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>592</sup> *Safety Oversight Manual, Part B The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System, First Edition — 2006, Doc 9734, AN/959*, [https://www.icao.int/WACAF/AFIRAN08\\_Doc/9734\\_partb\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/WACAF/AFIRAN08_Doc/9734_partb_cons_en.pdf), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>593</sup> *Safety Oversight Manual, Part B The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System, Second Edition — 2011, Doc 9734, AN/959*, [https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734\\_partb\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734_partb_cons_en.pdf), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>594</sup> Na podstawie decyzji Pacific Forum Minister's Meeting w 1998, *Safety Oversight Manual, Part B The Establishment and Management of a Regional, Safety Oversight System, Second Edition — 2011, Doc 9734, AN/959, 3.2.8.*, [https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734\\_partb\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734_partb_cons_en.pdf), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>595</sup> *Safety Oversight System, Second Edition — 2011, Doc 9734, AN/959, 3.2.8.*, [https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734\\_partb\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734_partb_cons_en.pdf), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>596</sup> *Ibidem*, 3.2.10.

*Safety Oversight Audit and Related Matters*<sup>597</sup> (Montréal, 21 marca 2006 r.)<sup>598</sup> zostały określone zasady współpracy, wedle których Agencja będzie działać jako RSOO. Przemawiać za tym może fakt, iż w II edycji *Safety Oversight Manual* z 2011 wspomina się, że Agencja ma taki status<sup>599</sup>.

#### **4.1. Atrybuty podmiotowości w stosunkach międzynarodowych na przykładzie EASA**

##### **4.1.1. Wstęp**

Wedle J. Menkesa oraz A. Wasilkowskiego atrybutami podmiotowości prawnomiędzynarodowej, które można przypisać zarówno do państw, jak i organizacji międzypaństwowych są: prawo do utrzymywania stosunków międzynarodowych; *ius standi*; zdolność procesowa; immunitety i przywileje; prawo do samoobrony oraz obowiązek zapewniania pokoju<sup>600</sup>. Pierwsze z wymienionych obejmuje zdolność traktatową; czynne i bierne prawo legacji; prawo do bandery oraz zdolność do uczestniczenia w organizacjach międzynarodowych. Kolejne, dotyczy zdolności do występowania z roszczeniami oraz do bycia odpowiedzialnym w świetle prawa międzynarodowego. Z kolei zdolność procesowa przejawia się w tym, iż podmiot prawa międzynarodowego może podejmować czynności procesowe, np. może występować jako strona przed Stałym Trybunałem Arbitrażowym czy korzystać z pokojowego rozstrzygnięcia sporów międzynarodowych. Odnosząc się do przywilejów i immunitetów, należy zaznaczyć, że są to szczególne uprawnienia, dzięki którym funkcjonariusze państwa wysyłającego mogą swobodnie i niezależnie wykonywać swoje obowiązki<sup>601</sup>. Natomiast ostatnie dwa atrybuty podmiotowości prawnomiędzynarodowej dotyczą aspektów związanych z wojną i pokojem. W świetle art. 51 KNZ państwo może

---

<sup>597</sup> Zostało ono zastąpione: Working arrangement on continuous monitoring activities between the European Aviation Safety Agency and The International Civil Aviation Organization, 2014, <https://www.easa.europa.eu/downloads/17758/en>, [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>598</sup> Tekst Memorandum nie jest dostępny. Wzmianka o podpisaniu tego memorandum znajdowała się w: Memorandum of Cooperation between the European Union and the International Civil Aviation Organization providing a framework for enhanced cooperation, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:232:0002:0007:EN:PDF>, [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>599</sup> Safety Oversight Manual, Part B The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System, Second Edition — 2011, Doc 9734, AN/959, [https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734\\_partb\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/Implementation/Library/9734_partb_cons_en.pdf), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>600</sup> J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Prawo instytucjonalne*, Warszawa 2017, s. 384.

<sup>601</sup> J. Sutor, *Przywileje i immunitety międzynarodowe*, Warszawa 1973, s. 34.

skorzystać z prawa do samoobrony, jeżeli jest to konieczne, proporcjonalne oraz stanowi odpowiedź na zbrojną napaść<sup>602</sup>.

Rozpatrując powyższe, trzeba podkreślić, że wedle A. Klafkowskiego tylko państwa są wyposażone w pełną podmiotowość prawnomiędzynarodową z uwagi na to, iż mogą tworzyć inne podmioty, np. organizacje międzynarodowe<sup>603</sup>. W konsekwencji tego podmiotowość wspomnianych organizacji jest ograniczona i ma charakter pochodny. Warto zaznaczyć, że to od woli państw zależy, czy w statucie danej organizacji będzie określone, czy ma ona podmiotowość prawnomiędzynarodową, czy nie. Trzeba zachować w optyce rozważań to, że częstą praktyką jest nieumieszczanie w statutach czy konwencjach przepisów, które przyznawałyby podmiotowość prawnomiędzynarodową organizacji. W takiej sytuacji dokonuje się całościowej analizy atrybutów podmiotowości<sup>604</sup>, które oznaczone są w treści, np. konwencji<sup>605</sup>, aby zweryfikować, czy dana organizacja jest podmiotem prawa międzynarodowego. Niemniej jednak część doktryny przyjmuje, że organizacje posiadają następujące atrybuty podmiotowości: *ius tractatum*, *ius legationis*, *ius standi*, zdolność do uczestniczenia w organizacjach międzynarodowych oraz immunitety i przywileje<sup>606</sup>. Z kolei B. Mielnik wymienia *ius tractatum*, kompetencje prawotwórcze, *ius legationis* i zdolność procesową<sup>607</sup>. Aczkolwiek należy się zgodzić z poglądem zaprezentowanym przez T. Gadkowskiego, że atrybuty podmiotowości prawnomiędzynarodowej pojmuje się jako minimum kompetencyjne, które pozwala uczestniczyć podmiotom w międzynarodowym obrocie prawnym<sup>608</sup>. Z powyższego wynika w sposób oczywisty, że stanowiska w doktrynie są podzielone, co do zakresu katalogu atrybutów podmiotowości prawnomiędzynarodowej organizacji<sup>609</sup>, dlatego też zaleca się, aby

---

<sup>602</sup> Karta Narodów Zjednoczonych: [https://www.unic.un.org.pl/dokumenty/karta\\_onz.php](https://www.unic.un.org.pl/dokumenty/karta_onz.php), [dostęp: 23.03.2022 r.].

<sup>603</sup> A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1981, s. 136.

<sup>604</sup> Szerzej o atrybutach podmiotowości międzynarodowej: J. Sozański, *Znaczenie istotniejszych atrybutów podmiotowych dla ustalenia podmiotowości prawnomiędzynarodowej*, „Roczniki Nauk Prawnych” t. XVIII, nr 1 2008, s. 33-62.

<sup>605</sup> Przykładem jest ICAO - Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności organizacji międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019, s. 104.

<sup>606</sup> Ibidem, s. 103.

<sup>607</sup> B. Mielnik, *Kształtowanie się podmiotowości w prawie międzynarodowym*, Wrocław 2008, s. 52.

<sup>608</sup> T. Gadkowski, *Podmiotowość prawnomiędzynarodowa organizacji międzynarodowych a ich zdolność traktatowa*, Poznań 2019, s. 138.

<sup>609</sup> Jak wyżej wspomniano J. Menkes oraz A. Wasilkowski wymieniają szeroki katalog atrybutów podmiotowości prawnomiędzynarodowej, który można zastosować zarówno do państw, jak i organizacji. Zob. J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Prawo...*, s. 384.

charakter każdej organizacji analizować indywidualnie<sup>610</sup>. Dodatkowo trzeba mieć na względzie definicję organizacji międzynarodowej<sup>611</sup>. Nauka prawa przyjmuje, że jest to „instytucja współpracy międzynarodowej ustanowiona zwłaszcza przez państwa na podstawie prawa międzynarodowego, zdolna do kreowania i wyrażania własnej opinii, posiadająca odrębną podmiotowość prawnomiędzynarodową, umożliwiającą jej udział w stanowieniu prawa międzynarodowego, a zwłaszcza zawieranie umów międzynarodowych”<sup>612</sup>. W piśmiennictwie zaznacza się, że międzynarodowa organizacja międzyrządowa (ang. *intergovernmental organizations*) powinna mieć formalną strukturę w postaci organów, powoływanych na mocy umowy międzynarodowej. Inną cechą charakterystyczną jest to, iż członkami organizacji są co najmniej dwa państwa. Ponadto taka organizacja musi reprezentować interes wszystkich państw, które mają status jej członków<sup>613</sup>. Warto podkreślić, iż zgodnie z przyjętym stanowiskiem Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (ang. *International Court of Justice*) z 11 kwietnia 1949 r. w sprawie *Bernadotte’a*, organizacjom międzynarodowym można przypisać dorozumiane kompetencje, a tym samym uznaje się, że organizacje posiadają podmiotowość prawnomiędzynarodową<sup>614</sup>. Sprawy *Międzynarodowej Rady Cyny* (ang. *International Tin Council*)<sup>615</sup> oraz *Międzynarodowej Korporacji Finansowej*<sup>616</sup> również potwierdzają, iż organizacji międzynarodowej można przyznać atrybuty podmiotowości w prawie międzynarodowej<sup>617</sup>.

Na potrzeby niniejszego podrozdziału konieczne jest zastanowienie się nad statusem EASA w prawie międzynarodowym. Bezsporne jest to, że Agencja bierze udział we

---

<sup>610</sup> Szerzej o podmiotowości prawnomiędzynarodowej organizacji międzynarodowych: T. Gadkowski, *Podmiotowość prawnomiędzynarodowa...*

<sup>611</sup> Szerzej o organizacjach międzynarodowych: J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Prawo...*; K. Kocot, *Organizacje międzynarodowe, Systematyczny zarys zagadnień prawa międzynarodowego*, Wrocław 1972; P. Czubik, B. Kuźniak, *Organizacje międzynarodowe*, Warszawa 2004; B. Kuźniak, M. Marcinko, Milena Ingelevič-Citak, *Organizacje międzynarodowe*, Warszawa 2017; J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Wprowadzenie do systemu*, Warszawa 2004.

<sup>612</sup> T. Gadkowski, *Podmiotowość prawnomiędzynarodowa...*, s. 79.

<sup>613</sup> T. Srogosz, *Umowa międzynarodowa*, [w:] *Prawo międzynarodowe publiczne*, red. J. Barcik, T. Srogosz, Warszawa 2017, s. 182-183.

<sup>614</sup> Reparation for injuries suffered in the service of The United Nations, Advisory Opinion of 11 April 1949, 1837.pdf (icj-cij.org), [dostęp: 20.02.2022 r.] oraz <https://www.icj-cij.org/en/case/4>, [dostęp: 20.02.2022 r.]. Szerzej o tej opinii MTS: J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Wprowadzenie...*, s. 142-143.

<sup>615</sup> Szerzej o sprawie *Maclaine Watson & Co Ltd v. Dept of Trade and Industry and other*: I. Cheyne, *The International Tin Council*, *The International and Comparative Law Quarterly*, Apr., 1989, Vol. 38, No. 2 (Apr., 1989), pp. 417-424; <https://www.jstor.org/stable/760040>, [dostęp: 20.02.2022 r.].

<sup>616</sup> *International Finance Corp. v. GDK Systems, Inc.*, <https://casetext.com/case/international-finance-corp-v-gdk-systems?resultsNav=false>, [dostęp: 20.02.2022 r.].

<sup>617</sup> Szerzej o atrybutach podmiotowości międzynarodowej: J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Wprowadzenie...*, s. 146-159.

współpracy międzynarodowej z innymi państwami (zarówno państwami członkowskimi UE, jak i państwami trzecimi). Niemniej jednak istotnymi pytaniami są: czy możemy ją zaklasyfikować jako podmiot prawa międzynarodowego?; czy EASA posiada atrybuty podmiotowości prawnomiędzynarodowej, a jeżeli tak, to jakie?; czy jest to organizacja międzynarodowa?; czy EASA dzięki odrębnej osobowości prawnej może samodzielnie zawierać umowy międzynarodowe z innymi państwami?; jaki jest charakter przykładowych dokumentów podpisywanych przez EASA i czy to rozstrzyga o jej podmiotowości prawnomiędzynarodowej?

#### 4.1.2. *Ius legationis*

Zgodnie ze stanowiskiem J. Sutora „*prawo legacji jest częścią składową jednego z zasadniczych praw (atrybutów) suwerennego państwa*”. Jest nim prawo do utrzymywania stosunków dyplomatycznych<sup>618</sup>, mające odzwierciedlenie w art. 2 Konwencji wiedeńskiej z 1961 r., który stanowi, że *ustanowienie stosunków dyplomatycznych pomiędzy państwami oraz wysyłanie stałych misji dyplomatycznych następuje za wzajemną zgodą*<sup>619</sup>. W powyższym przepisie nie ma żadnej wzmianki o prawie legacji, niemniej jednak podmioty prawa międzynarodowego są uprawnione do wysyłania (czynne prawo legacji) oraz przyjmowania przedstawicielstw dyplomatycznych (bierne prawo legacji) za obopólną zgodą. Na podstawie argumentu *a contrario* można wnioskować, że uprawnienie to wynika z art. 8 Konwencji hawańskiej z 1928 r.<sup>620</sup>. Tym samym skoro w świetle art. 8 państwo wysyłające nie może akredytować swoich przedstawicielstw dyplomatycznych bez zgody państwa przyjmującego, to w przypadku uzyskania takiej zgody, państwo wysyłające jest uprawnione do wysłania przedstawicielstwa. Warto podkreślić, że obecnie prawo legacji posiadają nie tylko państwa, ale też międzypaństwowe organizacje międzynarodowe, organizacje wyspecjalizowane ONZ, Unia Europejska czy NATO<sup>621</sup>. Ponadto ten atrybut może przysługiwać specjalnym podmiotom prawa międzynarodowego (np. Zakonowi Maltańskiemu) oraz, na zasadzie wyjątku, narodom

---

<sup>618</sup> J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne i konsularne*, Warszawa 2019, s. 102.

<sup>619</sup> Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych, sporządzona w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r., Dz.U. 1965 nr 37 poz. 232.

<sup>620</sup> Havana Convention on diplomatic officers, 1928, <https://grberridge.diplomacy.edu/havana-conventions/>, [dostęp: 19.03.2022 r.].

<sup>621</sup> J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne...*, s. 105.



walczącym o niepodległość; stronom wojującym w wojnie domowej<sup>622</sup>. Wyjaśnić przy tym należy, że zakres prawa legacji wszystkich wspomnianych podmiotów nie jest tożsamy. Potwierdzeniem tej tezy jest stanowisko doktryny prawa, w którym zaznacza się, że organizacje międzynarodowe wykonują jedynie bierne prawo legacji. Wyjątkiem od tego jest Unia Europejska i Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE)<sup>623</sup>.

Jak podkreślono powyżej Unia Europejska, jest wyposażona w *ius legationis* zarówno w postaci czynnej, jak i biernej<sup>624</sup>. Pierwsza z nich przejawia się tym, że państwa, które są członkami UE, mają swoje przedstawicielstwa w Brukseli. Z kolei, czynne odnosi się do placówek dyplomatycznych w państwach trzecich<sup>625</sup>. Wreszcie wspomnieć należy, że zgodnie z art. 27 TUE Wysoki przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa reprezentuje UE. Ponadto Europejska Służba Działań Zewnętrznych<sup>626</sup> wspomaga go w sprawowaniu swoich funkcji<sup>627</sup>. Niemniej jednak kluczowym pytaniem w tym podrozdziale jest, czy agencje unijne posiadają również *ius legationis* i jak ono jest realizowane w przypadku agencji unijnej, jaką jest EASA?

Analizując rozporządzenie nr 2018/1139, należy wskazać, że siedziba tej Agencji znajduje się w Kolonii w Republice Federalnej Niemiec (art. 94 ust. 3)<sup>628</sup>. Warto podkreślić jest to, iż w poprzednich rozporządzeniach EASA z 2002 oraz z 2008 r. nie było informacji o miejscu siedziby Agencji. Jednakże na mocy decyzji z 13 grudnia 2003 r. (2004.97.WE, Euroatom) wskazano, że będzie się ona znajdować w Kolonii<sup>629</sup>. Nie można jednak nie zauważyć, iż dopiero w 2016 r. została podpisana szczegółowa

---

<sup>622</sup> J. Barcik, *Ustanawianie stosunków dyplomatycznych*, [w:] *Prawo międzynarodowe publiczne*, red. J. Barcik, T. Srogosz, Warszawa 2017, s. 458-460.

<sup>623</sup> J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe, Wprowadzenie...*, s. 151.

<sup>624</sup> Szerzej o prawie legacji UE: A. Skolimowska, *Unia Europejska jako organizacja międzynarodowa*, Warszawa 2014, s. 126-127; J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne i konsularne*, Warszawa 2019, s. 398-401.

<sup>625</sup> J. Barcik, *Ustanawianie stosunków...*, s. 458-459.

<sup>626</sup> Szerzej o EEAS: [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en), [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>627</sup> Traktat o Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 13—390.

<sup>628</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>629</sup> Decyzja przyjęta za wspólnym porozumieniem między przedstawicielami państw członkowskich podczas spotkania na szczelbu szefów państw lub rządów, z dnia 13 grudnia 2003 r. w sprawie lokalizacji siedzib niektórych urzędów i agencji Unii Europejskiej, (2004/97/WE, Euratom), Dz.U. L 29 z 3.2.2004, str. 15—15.

umowa pomiędzy rządem Republiki Federalnej Niemiec a EASA w sprawie siedziby Agencji<sup>630</sup>. W treści umowy podkreślono charakter prawny EASA na terenie Niemiec (art. 2 ust. 1), wskazano miejsce siedziby EASA (art. 2 ust. 2) oraz w kolejnych artykułach uregulowano przywileje i immunitety EASA i jej personelu<sup>631</sup>. Tym samym można założyć, że wtedy też potwierdzono status siedziby z 2003 r. i dlatego w rozporządzeniu z 2018 r. dodano dodatkowy ustęp o miejscu siedziby Agencji. Oprócz tego w art. 130 rozporządzenia z 2018 r. określono, iż warunki działania siedziby są wskazane w umowie z przyjmującym państwem członkowskim.

Tekst raportu Komisji Europejskiej z 2015 r., w którym pojawiło się stwierdzenie, że EASA nie posiadała właściwej umowy o siedzibę, potwierdza, jaka była przyczyna podpisania umowy o siedzibie pomiędzy EASA a Republiką Federalną Niemiec dopiero w 2016 r.<sup>632</sup>. Tym samym intencją stron było dostosowanie się do wytycznych, odnoszących się do siedzib agencji zdecentralizowanych, które zostały wskazane przez Komisję Europejską w lipcu<sup>633</sup> i grudniu 2012 r.<sup>634</sup>.

Warto podkreślić, iż wedle M. Zielińskiego charakter wspomnianych powyżej umów<sup>635</sup> jest dyskusyjny, ponieważ nie można z całą pewnością stwierdzić czy są to umowy międzynarodowe, czy umowy prawa publicznego Unii Europejskiej<sup>636</sup>. M. Zieliński zaznacza również, że nie można negocjować ich wiążącego charakteru<sup>637</sup>.

Odnosząc się do przykładu EASA, została podpisana umowa pomiędzy nią i Republiką Federalną Niemiec. Jednakże dokument ten nie został zarejestrowany w

---

<sup>630</sup> <https://www.auswaertiges-amt.de/en/aussenpolitik/europe/161212-stm-r-easa/286174>, [dostęp: 27.03.2022 r.]. Projekt ustawy do umowy między rządem Federalnej Republiki Niemiec a EASA: <https://dserver.bundestag.de/btd/18/115/1811558.pdf>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>631</sup> Treść umowy między rządem Federalnej Republiki Niemiec a EASA: <https://archive.org/details/gerbt-drucksache-18-11558/page/n5/mode/2up>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>632</sup> Report from the Commission, Progress report on the implementation of the Common Approach on EU decentralised agencies, Brussels, 24.4.2015, COM(2015) 179 final, s. 3, <https://www.statewatch.org/media/documents/news/2015/may/eu-com-decentralised-agencies-179-15.pdf>, [dostęp: 27.03.2023 r.].

<sup>633</sup> Joint Statement and Common Approach on the location of the seats of decentralised agencies, 19 lipca 2012, [https://european-union.europa.eu/system/files/2022-06/joint\\_statement\\_on\\_decentralised\\_agencies\\_en.pdf](https://european-union.europa.eu/system/files/2022-06/joint_statement_on_decentralised_agencies_en.pdf), s. 3, [dostęp: 27.03.2023 r.].

<sup>634</sup> The Commission issued guidelines, 10 December 2013, [https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/docs/body/2013-12-10\\_guidelines\\_hq\\_agreements\\_en.pdf](https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/docs/body/2013-12-10_guidelines_hq_agreements_en.pdf), [dostęp: 27.03.2023 r.].

<sup>635</sup> Innym przykładem umowy pomiędzy rządem a agencją unijną w sprawie siedziby jest FRONTEX: Umowa w sprawie siedziby między Rzeczpospolitą Polską a Europejską Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej (Frontex), podpisana w Warszawie dnia 9 marca 2017 r., Dz.U. 2017 poz. 1939.

<sup>636</sup> Szerzej o charakterze tych umów: M. Zieliński, *Umowy w sprawie siedziby agencji zdecentralizowanych Unii Europejskiej*, [w:] *Z problematyki źródeł prawa międzynarodowego*, red. B. Mielnik, Wrocław 2017, s. 179-206.

<sup>637</sup> M. Zieliński, *Przywileje i immunitety Unii Europejskiej na terytorium jej państw członkowskich*, „Państwo i Prawo”, 2/2017, s. 23-24.

Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych<sup>638</sup>. Tym samym nie będzie się można na nią powoływać przed organami ONZ. Przykładem umów międzynarodowych odnośnie do siedziby agencji, które zostały zarejestrowane w sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych<sup>639</sup>, są *seat agreement*<sup>640</sup> między Finlandią a Europejską Agencją Chemikaliów z 2007 r.<sup>641</sup>; Agencją Unii Europejskiej ds. Współpracy Wymiarów Sprawiedliwości w Sprawach Karnych (Eurojust) a Królestwem Zjednoczonych Niderlandów<sup>642</sup>; Agencją Unii Europejskiej ds. Szkoleń w Dziedzinie Ścigania (CEPOL) a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej<sup>643</sup>; Europejską Agencją Środowiska (EEA) a rządem Danii<sup>644</sup>; Agencją Unii Europejskiej ds. Współpracy Organów Ścigania (Europol) a Królestwem Zjednoczonych Niderlandów<sup>645</sup>.

Biorąc pod uwagę fakt, iż EASA oraz Republika Federalna Niemiec nie będą mogły się powołać na tę umowę przed organami ONZ, to trzeba zadać pytanie, czy umowa ta będzie wiążąca prawnie? Aby udzielić odpowiedzi, należy odwołać się do prawa Unii Europejskiej oraz prawa krajowego. Jak wynika z doktryny prawa przy odpowiedzialności umownej Unii Europejskiej (art. 340 akapit 1 TFUE), należy stosować w pierwszej kolejności normy prawa krajowego, jeżeli strony nie wskazały właściwości innego zespołu norm<sup>646</sup>. W art. 97 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139

---

<sup>638</sup>Unitet Nations Treaty Series Online, [https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=3&clang=_en), [dostęp: 05.03.2023 r.].

<sup>639</sup> Rejestracja umowy w Sekretariacie Narodów Zjednoczonych: Seat Agreement between the Government of the Republic of Finland and the European Chemicals Agency, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280215e86&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280215e86&clang=_en), [dostęp: 03.03.2023 r.].

<sup>640</sup> Szerzej o umowach w sprawie siedzib agencji: M. Zieliński, *European Agencies' Headquarters Agreements*, Polish Review of International and European Law, 2017 6(1), s. 9-45.

<sup>641</sup> Seat Agreement between the Government of the Republic of Finland and the European Chemicals Agency, <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210559232s002-c004/read>, [dostęp: 03.03.2023 r.].

<sup>642</sup> W Sekretariacie ONZ zostały zarejestrowane trzy umowy pomiędzy Królestwem Zjednoczonych Niderlandów a Eurojustem, numer rejestracji: 43638; 43326; 41082, [https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=3&clang=_en), [dostęp: 06.03.2023 r.].

<sup>643</sup> Headquarters Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the European Police College, nr 41636, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028006e245&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028006e245&clang=_en), [dostęp: 06.03.2023 r.].

<sup>644</sup> W Sekretariacie ONZ została zarejestrowana umowa pomiędzy Europejską Agencją Środowiska (EEA) a rządem Danii oraz protokołem zmiany tej umowy, nr rejestracji 32150: [https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/UNTSONline.aspx?id=3&clang=_en), [dostęp: 05.03.2023 r.].

<sup>645</sup> Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the European Police Office (Europol) concerning the headquarters of Europol, nr rejestracji: 41633, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028006e298&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028006e298&clang=_en), [dostęp: 06.03.2023 r.].

<sup>646</sup> N. Półtorak, M. Zachariasiewicz [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 340.

również wskazuje się, że odpowiedzialność umowna Agencji podlega prawu właściwemu dla tej umowy. Należy uznać, iż umowa w sprawie siedziby EASA będzie wiążąca w świetle prawa niemieckiego. Niemniej jednak strony ustaliły w art. 19 umowy<sup>647</sup>, iż Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do rozstrzygania wszelkich sporów między rządem Republiki Federalnej Niemiec a Agencją zgodnie z art. 272 TFUE (klauzula arbitrażowa)<sup>648</sup>. Ponadto w art. 97 ust. 2 rozporządzenia nr 2018/1139 podkreśla się, że Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do wydawania orzeczeń na podstawie klauzul arbitrażowych zamieszczonych w umowach zawieranych przez Agencję.

Należy również odnotować, że Agencja w świetle rozporządzenia nr 2018/1139 może tworzyć zarówno swoje biura terenowe, jak i umieszczać swój personel w delegaturach Unii w państwach trzecich (art. 94 ust. 4)<sup>649</sup>. Co więcej, zgodnie z art. 104 ust. 4 decyzję w tym zakresie podejmuje dyrektor wykonawczy. Niemniej jednak musi to być poprzedzone uzyskaniem zgody Komisji, zarządu i państwa członkowskiego, jeżeli jest to wymagane. Nie można nie zwrócić uwagi na to, iż w poprzednich wersjach rozporządzenia z 2002<sup>650</sup> i 2008 r.<sup>651</sup> utworzenie biura terenowego wymagało tylko zgody państwa (art. 19 ust. 3 z 2002 r., art. 28 ust. 3 z 2008 r.), więc procedura była mniej restrykcyjna niż w obecnym stanie prawnym.

Obecnie EASA posiada swoje biura w Kanadzie<sup>652</sup>, Stanach Zjednoczonych, Chinach, Singapurze<sup>653</sup>. Pierwsze z trzech biur zostały utworzone do końca 2012 r.<sup>654</sup>. Z

---

<sup>647</sup> Umowa pomiędzy EASA z Republiką Federalną Niemiec: <https://archive.org/details/ger-bt-drucksache-18-11558/page/n9/mode/2up>, [dostęp: 06.03.2023 r.].

<sup>648</sup> Szerzej o klauzuli arbitrażowej i art. 272 TFUE: N. Półtorak, M. Zachariasiewicz [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 272, s. 455.

<sup>649</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>650</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>651</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

<sup>652</sup> Biuro terenowe w Kanadzie zostało otwarte w 2005 roku w ramach stałego przedstawicielstwa UE w Kanadzie. R. A. Wessel, J. Odermatt, *Research Handbook on the European Union and International Organizations*, Edward Elgar Publishing Ltd 2019, s. 229.

<sup>653</sup> <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>, [dostęp: 24.03.2022 r.].

kolei z Singapurem współpraca została nawiązana w 2017 r.<sup>655</sup>. Podkreśla się również, że biura terenowe EASA stanowią Delegację Unii Europejskiej<sup>656</sup>.

Wobec powyższego można zatem przyjąć, że w tym wypadku biura terenowe EASA będą jedynie częścią delegacji unijnej, a nie odrębnym przedstawicielstwem. Takie stanowisko może potwierdzić to, iż z jednej strony EASA jest agencją unijną, która wchodzi w skład systemu instytucjonalnego Unii, a z drugiej, pomimo iż ma osobowość prawną, nie jest organizacją międzynarodową, która może realizować prawo legacji zgodnie z prawem międzynarodowym. Przemawia za tym również fakt, iż EASA nie może samodzielnie zdecydować o utworzeniu biura terenowego, lecz musi uzyskać zgodę zarówno od Komisji, zarządu, jak i państwa członkowskiego.

#### 4.1.3. *Ius tractatum*

Nie ulega wątpliwości, że zawieranie umów międzynarodowych (łac. *ius tractatum*) jest cechą organizacji międzynarodowych, ale czy w przypadku EASA możemy uznać, iż jest ona wyposażona w taki atrybut podmiotowości prawa międzynarodowego? Jak już zostało ustalone w podrozdziale (2.1-2.4) EASA jest agencją zdecentralizowaną, mającą odrębną osobowość prawną od UE. Jest niezależna finansowo i organizacyjnie. Może nabywać lub zbywać mienie i być stroną w postępowaniu sądowym. Ale czy to wystarczy, aby mogła zawierać umowy międzynarodowe w swoim imieniu?

Po pierwsze, aby odpowiedzieć na to pytanie, należy wspomnieć o regulacjach prawnych odnoszących się do stosunków czy współpracy międzynarodowej, znajdujących się w rozporządzeniach nr 1592/2002<sup>657</sup>, nr 216/2008<sup>658</sup> oraz nr 2018/1139<sup>659</sup>. Rozporządzenie nr 1592/2002 w art. 18 odnosi się do stosunków

---

<sup>654</sup> <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-Newsletter-issue-12.pdf>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>655</sup> <https://www.atc-network.com/atc-news/european-aviation-safety-agency/easa-inaugurates-singapore-office>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>656</sup> <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-Newsletter-issue-12.pdf>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>657</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>658</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

<sup>659</sup> 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

międzynarodowych. Zgodnie z nim EASA może współpracować z władzami lotniczymi państw trzecich, jak i organizacjami międzynarodowymi na podstawie zawieranych *umów o współpracy* (ang. *working arrangements*)<sup>660</sup>.

W kolejnym akcie prawnym, który został wspomniany powyżej, ustawodawca unijny powtórzył postanowienia z art. 18 ust. 2, ale dodał też następujące zdanie: *Umowy te podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Komisję*, ang. *Such arrangements shall have received the Commission's prior approval*. (art. 27 ust. 2)<sup>661</sup>. Na mocy tego aktu EASA została zaklasyfikowana jako agencja, która przed zawarciem umów dotyczących współpracy międzynarodowej, musi uzyskać zgodę Komisji Europejskiej.

Z kolei w rozporządzeniu nr 2018/1139 można zauważyć, że prawodawca szczegółowo określił kwestię współpracy międzynarodowej EASA. W porównaniu do poprzednich rozporządzeń w art. 90 znajduje się 6 ustępów, czyli o 3 więcej niż w 2002 r.<sup>662</sup> i 2008 r.<sup>663</sup>. Interesujące jest to, iż w art. 90 ust. 2 pojawia się termin *ustalenia robocze* (ang. *working arrangements*) zamiast *umowa o współpracy* jak we wcześniejszych aktach prawnych<sup>664</sup>. Warte podkreślenia jest to, że w obecnie

---

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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>660</sup> W polskiej wersji rozporządzenia jest określenie *umowa o współpracy*, natomiast w wersji angielskiej jest *working arrangements*. Art. 18.ust. 2. wersja polska: *Agencja może współpracować z władzami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, kompetentnymi w zakresie określonym przez niniejsze rozporządzenie, w ramach umów o współpracy, zawartych z tymi organizacjami, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu*. Wersja angielska: *The Agency may cooperate with the aeronautical authorities of third countries and the international organisations competent in matters covered by this Regulation in the framework of working arrangements concluded with those bodies, in accordance with the relevant provisions of the Treaty*.

<sup>661</sup> Art. 27 ust. 2 *Agencja może współpracować z nadzorami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi kompetentnymi w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem w ramach umów o współpracy zawartych z tymi organizacjami zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu. Umowy te podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Komisję*. Wersja angielska: *The Agency may cooperate with the aeronautical authorities of third countries and the international organisations competent in matters covered by this Regulation in the framework of working arrangements concluded with those bodies, in accordance with the relevant provisions of the Treaty. Such arrangements shall have received the Commission's prior approval*.

<sup>662</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>663</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

<sup>664</sup> Art. 90 ust. 2 *Agencja może współpracować z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi właściwymi w sprawach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia*.

obowiązującym rozporządzeniu ustawodawca dodał fragment wskazujący, że ustalenia robocze *nie będą tworzyć zobowiązań prawnych dla Unii i jej członków* (art. 90 ust. 2 zd. 3). Co więcej, treść zdania drugiego z rozporządzenia nr 216/2008 została zmodyfikowana. Zgodnie z nią Agencja, aby dokonać ustaleń roboczych z właściwymi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, musi skonsultować się z Komisją.

Biorąc pod uwagę powyższe regulacje w trzech kolejnych rozporządzeniach, pojawia się też pytanie o zakres semantyczny użytych terminów zarówno w polskiej, jak i angielskiej wersji. Czy można pojmować je tak samo i przyznawać im taką samą moc prawną? Czy upływ czasu miał wpływ na zmianę znaczeniową terminów? Zgodnie ze słownikiem PWN *umowa jest pisemnym lub ustnym porozumieniem stron, mającym na celu ustalenie wzajemnych praw i obowiązków*<sup>665</sup>. Leksem *umowa* jest tłumaczony na język angielski jako: *agreement, contract*. Co więcej, umowa dwustronna jest tłumaczona jako *bilateral agreement*<sup>666</sup>. Z kolei odpowiednikiem *arrangement* w języku polskim jest *umowa* lub *porozumienie*<sup>667</sup>. Natomiast słowo *working* jest tłumaczone w kontekście dokumentów jako *roboczy*<sup>668</sup>. W przypadku wspomnianych rozporządzeń w wersji polskiej pojawiają się kolejno: *umowa o współpracę* (2002), *umowa o współpracę* (2008) oraz *uzgodnienia robocze* (2018). W konsekwencji tego może nasunąć się wniosek, że wraz ze zmianą użytego terminu, zmienił się też charakter podstawy, na której opiera się współpraca EASA z organizacjami czy państwami trzecimi. Tym bardziej, iż w wersji z 2018 r. został dodany fragment, który wskazuje na to, iż ustalenia robocze nie tworzą zobowiązań prawnych. W konsekwencji tego pojawia się pytanie, czy na pewno możemy przyjąć taki tok myślenia? Odpowiedzi na pytanie może udzielić wersja angielska tych rozporządzeń. W tym miejscu należy zauważyć, że we wszystkich rozporządzeniach znajduje się termin *working arrangements*, co może wskazywać, iż ich charakter prawny na przestrzeni lat nie uległ zmianie. Niemniej jednak wnioskiem *de lege ferenda* byłoby to, aby ujednoczyć

---

*W tym celu Agencja może, po uprzedniej konsultacji z Komisją, dokonać ustaleń roboczych z tymi organami i organizacjami międzynarodowymi. Te ustalenia robocze nie tworzą zobowiązań prawnych dla Unii i jej państw członkowskich. Wersja angielska: The Agency may cooperate with the competent authorities of third countries and with international organisations competent in matters covered by this Regulation. To this end, the Agency, in prior consultation with the Commission, may establish working arrangements with those authorities and international organisations. Those working arrangements shall not create legal obligations incumbent on the Union and its Member States.*

<sup>665</sup> Słownik PWN, <https://sjp.pwn.pl/sjp/umowa;2532750>, [dostęp: 09.02.2022 r.].

<sup>666</sup> E. Sobol, *Wielki słownik polsko-angielski*, Warszawa 2014, s. 1176.

<sup>667</sup> Ibidem, s. 55.

<sup>668</sup> Ibidem, s. 1368.

nazewnictwo podpisanych dokumentów przez EASA w zakresie współpracy międzynarodowej, tak aby bez wątpliwości móc określić ich charakter prawny. Oczywiście, niewykluczone jest, że potencjalny błąd w doborze wariantów tłumaczenia wynika z pracy tłumacza, ale konieczne jest zweryfikowanie, czy wspomniane terminy mają taką samą moc prawną i czy w ogóle możemy określać wspomniane dokumenty mianem *umowy międzynarodowej*?

Aby dokonać analizy semantycznej i prawnej wskazanych pojęć trzeba w pierwszej kolejności odnieść się do definicji *umowy międzynarodowej*. W Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów pojawia się termin *traktat*. Oznacza on „*międzynarodowe porozumienie między państwami, zawarte w formie pisemnej i regulowane przez prawo międzynarodowe, niezależnie do tego, czy jest ujęte w jednym dokumencie, czy w dwóch lub więcej dokumentach, i bez względu na jego szczególną nazwę*”<sup>669</sup>. Wedle J. Białocerkiewicza „*dla powstania umowy międzynarodowej musi być złożone oświadczenie woli co najmniej dwu państw, które muszą porozumieć się co do wszystkich istotnych stypulacji umownych*”<sup>670</sup>.

W literaturze można znaleźć poglądy, według których termin *umowa międzynarodowa* można definiować przez określone elementy. Pierwszym z nich jest porozumienie, które jest zawierane między co najmniej dwoma podmiotami prawa międzynarodowego. Drugą cechą charakterystyczną jest złożenie zgodnego i wyraźnego oświadczenia woli między stronami umowy. Kolejnym elementem jest forma. Umowa powinna być zawarta w formie ustnej lub pisemnej. Co więcej, umowa jest regulowana przez prawo międzynarodowe. Warto zaznaczyć, iż forma i nazwa umowy nie są istotne, jeżeli w trakcie dokonania czynności strony miały zamiar wywołania skutków prawnych<sup>671</sup>. Innym istotnym aspektem jest budowa umowy międzynarodowej, na którą składa się tytuł, wstęp, część merytoryczna, postanowienia końcowe, zakończenie, podpisy oraz pieczęci<sup>672</sup>. Tym samym dzięki określonej strukturze można rozstrzygnąć, czy dany akt prawny wypełnia znamiona umowy międzynarodowej. Nie można zapomnieć, że umowy międzynarodowe podlegają rejestracji w Sekretariacie Generalnym Organizacji Narodów Zjednoczonych (ang. *United Nations, UN*). Należy podkreślić, iż wymóg rejestracji umów został podkreślony w już nieobowiązującym art.

---

<sup>669</sup> Konwencja wiedeńska o prawie traktatów, sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. (Dz. U. z dnia 2 listopada 1990 r.), Dz.U.90.74.439.

<sup>670</sup> J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zarys wykładu*, Olsztyn 2005, s. 62-63.

<sup>671</sup> T. Srogosz, *Umowa międzynarodowa*, [w:] *Prawo międzynarodowe publiczne*, red. J. Barcik, T. Srogosz, Warszawa 2017, s. 114-116.

<sup>672</sup> Szerzej o budowie umowy międzynarodowej: Ibidem, s. 119-121.



18 Paktu Ligi Narodów z 1919 r.<sup>673</sup>. W konsekwencji tego niezarejestrowanie traktatu lub zobowiązania międzynarodowego było jednoznaczne z brakiem jego mocy wiążącej. Z kolei, zgodnie z aktualnym stanem prawnym, mającym swoje odzwierciedlenie w art. 102 ust. 1 Karty Narodów Zjednoczonych, traktaty i układy międzynarodowe, które są zawierane przez członków Narodów Zjednoczonych, powinny być rejestrowane w Sekretariacie, a następnie ogłaszane w *United Nations Treaty Series*<sup>674</sup>. Następny punkt art. 102 stanowi, że w przypadku braku rejestracji strony nie mogą się powoływać na taki układ czy traktat przed organem Narodów Zjednoczonych.

Niemniej jednak należy zaznaczyć, iż analizując spis układów, traktatów zarejestrowanych przez ONZ, można zauważyć, iż niektóre z agencji unijnych zawarły umowy międzynarodowe, dotyczące lokalizacji siedziby agencji oraz przywilejów i immunitetów, np. między Europejską Agencją Chemikaliów (ang. *European Chemicals Agency, ECHA*) a rządem Finlandii<sup>675</sup> oraz między Europejską Agencją Środowiska (ang. *European Environment Agency, EEA*) a rządem Danii<sup>676</sup>. Istotne jest, że zarówno ECHA<sup>677</sup>, jak i EEA<sup>678</sup> jest agencją regulacyjną. EASA jest również taką agencją, ale w dostępnym spisie nie ma żadnej umowy czy porozumienia, które byłoby zawarte przez nią.

ECHA, podobnie jak EASA została powołana na mocy rozporządzenia<sup>679</sup>. Analizując treść tego aktu, można zauważyć analogiczny charakter prawny, jaki ma

---

<sup>673</sup> The Covenant of the League of Nation, [https://avalon.law.yale.edu/20th\\_century/leagcov.asp](https://avalon.law.yale.edu/20th_century/leagcov.asp), [dostęp: 18.03.2022 r.]; [https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19200350200/O/D19200200\\_PL.pdf](https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19200350200/O/D19200200_PL.pdf), Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku, Dz.U. 1920 nr 35 poz. 200, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>674</sup> United Nations Treaty Series Online, [https://treaties.un.org/pages/AdvanceSearch.aspx?tab=UNTS&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/AdvanceSearch.aspx?tab=UNTS&clang=_en), [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>675</sup> Seat Agreement between the Government of the Republic of Finland and the European Chemicals Agency, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280215e86&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280215e86&clang=_en), [dostęp: 18.03.2022 r.]; <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202560/v2560.pdf>, s. 117-138, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>676</sup> W United Nations Treaty Series Online są dostępne dwa układy zawarte przez EEA i Danię: Protocol to change Headquarters Agreement between the European Environment Agency and the Government of Denmark, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280067c53&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280067c53&clang=_en), [dostęp: 18.03.2022 r.] oraz Headquarters Agreement, s. 311-331, [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ab306&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ab306&clang=_en), [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>677</sup> Szerzej o ECHA: <https://echa.europa.eu/pl/>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>678</sup> Szerzej o EEA: <https://www.eea.europa.eu/pl/>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>679</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i

EASA, np. osobowość prawna (art. 100), niezależność finansowa (art. 96), wydawanie decyzji, od których można wnieść odwołanie (art. 91). Co więcej, struktura tej agencji jest oparta na podobnym schemacie, jak w EASA — Dyrektor Wykonawczy, Zarząd, Rada Odwoławcza. Oprócz tego Agencja ta posiada komitety, forum i Sekretariat<sup>680</sup>. Podstawą drugiej ze wspomnianych Agencji — EEA — jest też rozporządzenie<sup>681</sup>. Analogicznie do ECHA i EASA, EEA ma osobowość prawną (art. 7). Ponadto w jej strukturach znajduje się Dyrektor, Zarząd, komitet naukowy, ale nie ma Komisji Odwoławczej. Zauważyć można, że w porównaniu do EASA i ECHA, EEA nie jest uprawniona do wydawania samodzielnych decyzji w sprawach indywidualnych<sup>682</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, można założyć, iż skoro agencje regulacyjne o podobnym charakterze prawnym, co EASA zawierają wiążące umowy międzynarodowe, to EASA też mogłaby być stroną traktatu<sup>683</sup>. Niemniej jednak żaden układ, którego stroną byłaby EASA (nawet o lokalizacji siedziby EASA w Kolonii<sup>684</sup>), nie został oficjalnie zarejestrowany. Trzeba podkreślić, że wspomniane umowy między ECHA i rządem Finlandii oraz pomiędzy EEA a rządem Danii, zostały podpisane w imieniu rządu, co nadaje oficjalny charakter danego dokumentu. Z kolei w *working arrangements* podpisywanych przez EASA nie ma podpisu reprezentanta rządu państwa, lecz reprezentanta krajowych władz lotniczych. Tym samym można przyjąć, że takie porozumienia w porównaniu do umów, które są rejestrowane w ONZ, mają nieformalny charakter.

Nie można zapomnieć o fakcie, że umowy dotyczące transportu, które zawiera Unia Europejska z państwami trzecimi, będącymi członkami ONZ, znajdują się we wspomnianym wykazie ONZ. Wśród państw trzecich, z którymi Unia Europejska

---

2000/21/WE, Dz.U. L 136 z 29.5.2007, str. 3—280, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1907R\(01\)&from=PL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1907R(01)&from=PL), [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>680</sup> Szerzej o ECHA: A. Nitszke, *System agencji Unii Europejskiej*, Kraków 2017, s. 71-74.

<sup>681</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 401/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie Europejskiej Agencji Środowiska oraz Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska, Dz.U. L 126 z 21.5.2009, str. 13—22.

<sup>682</sup> Szerzej o EEA: J. Rybarczyk, *Europejska Agencja Środowiska*, w: *Agencje Unii Europejskiej*, A. Dumala (red.), Warszawa 2002, s. 50-91; A. Nitszke, *System agencji Unii Europejskiej*, Kraków 2017, s. 89-92.

<sup>683</sup> Certyfikat rejestracji umowy pomiędzy Finlandią a ECHA: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2009/01/20090107%2004-16%20PM/Other%20Documents/COR-Reg-45653-Sr-57451.pdf>, [dostęp: 27.11.2022 r.]. Certyfikat rejestracji umowy pomiędzy Danią a EEA: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2006/03/20060320%2001-28%20AM/Other%20Documents/COR-Reg-32150-Sr-53582.pdf>, [dostęp: 27.11.2022 r.].

<sup>684</sup> Treść umowy między rządem Federalnej Republiki Niemiec a EASA: <https://archive.org/details/ger-bt-drucksache-18-11558/page/n5/mode/2up>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

zawarła umowy o bezpieczeństwie lotnictwa cywilnego, są<sup>685</sup>: Zjednoczone Królestwo (ang. *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*)<sup>686</sup>, Chiny<sup>687</sup>, Japonia<sup>688</sup>, Brazylia<sup>689</sup>, Kanada<sup>690</sup>, Stany Zjednoczone<sup>691</sup>. Należy podkreślić, że państwa te są również krajami członkowskimi ONZ<sup>692</sup>. Ponadto umowy te są opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Na obecną chwilę tylko umowy zawarte z Kanadą i Stanami Zjednoczonymi są zarejestrowane w Sekretariacie ONZ i są dostępne w *United Nations Treaty Series*. Pozostałe umowy z Japonią (22.06.2020 r. weszła w życie), Chinami (01.09.2020 r. weszła w życie)<sup>693</sup> czy ze Zjednoczonym Królestwem (01.01.2021 r. weszła w życie) są tylko opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Wydaje się, że może to wynikać z faktu, iż umowy te weszły w życie w latach 2020 r. i 2021 r., więc mogły jeszcze nie zostać zarejestrowane. Niemniej jednak wyjątkiem na tle umów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zawartych przed 2020 r., jest umowa z Brazylią, która weszła w życie 27.08.2013 r. i nie widnieje jeszcze we wspomnianym spisie. Jednakże jest opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej<sup>694</sup>. Biorąc pod uwagę wcześniejsze rozważania, umowy zawarte między UE a państwami trzecimi, ale nie zarejestrowane w Sekretariacie ONZ, będą

---

<sup>685</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/bilateral-agreements>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>686</sup> Trade and cooperation agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community, of the one part, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the other part, s. 10, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL%3A2021%3A149%3AFULL&from=ES>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>687</sup> Agreement on civil aviation safety between the European Union and the Government of the People's Republic of China, s. 4, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL%3A2020%3A240%3AFULL&from=en>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>688</sup> Agreement on civil aviation safety between the European union and Japan, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2020.229.01.0004.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2020.229.01.0004.01.ENG), [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>689</sup> Agreement between the European Union and the Government of the Federative Republic of Brazil on civil aviation safety, Dz.U. L 273 z 19.10.2011, str. 1—22.

<sup>690</sup> Umowa dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą, Dz.U. L 153 z 17.6.2009, str. 10—28, [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f6fec28-6912-405e-a248-0be35a2278c5.0017.01/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f6fec28-6912-405e-a248-0be35a2278c5.0017.01/DOC_2&format=PDF), [dostęp: 18.03.2022 r.] oraz Umowa dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą, s. 151, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202884/v2884.pdf>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>691</sup> Agreement between the United States of America and the European Community on cooperation in the regulation of civil aviation safety, s. 51, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202835/v2835.pdf>, [dostęp: 18.03.2022 r.]; Agreement between the United States of America and the European Community on cooperation in the regulation of civil aviation safety, Dz.U. L 291 z 9.11.2011, str. 1—44.

<sup>692</sup> Lista członków ONZ: <https://www.un.org/en/about-us/member-states>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>693</sup> Agreement on civil aviation safety between the European Union and the Government of the People's Republic of China, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL%3A2020%3A240%3AFULL&from=en>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>694</sup> Agreement between the European Union and the Government of the Federative Republic of Brazil on civil aviation safety, Dz.U. L 273 z 19.10.2011, str. 1—22, [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:24ed87ba-afba-42ca-9b9f-921a14777a0d.0014.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:24ed87ba-afba-42ca-9b9f-921a14777a0d.0014.02/DOC_2&format=PDF), [dostęp: 18.03.2022 r.].

wiążące poza ONZ. Jeżeli wspomniane umowy zostaną zarejestrowane, państwa będą mogły się powoływać na ich postanowienia również na forum ONZ.

Interesującym przykładem jest Japonia, która podpisała zarówno umowę bilateralną z 2020 r.<sup>695</sup> oraz *working arrangements* w 2006 r.<sup>696</sup> jak i 2011 r.<sup>697</sup>. Warto zaznaczyć, że w art. 11 umowy bilateralnej zostało podkreślone, iż dokument ten zastępuje inne dwustronne umowy lub uzgodnienia. Należy uznać, że tymi uzgodnieniami są tzw. *working arrangements*. Analizując treść tej bilateralnej umowy, możemy zobaczyć, iż stronami umowy są Unia Europejska oraz Japonia. Mimo iż umowa dotyczy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i certyfikatów nie zawiera jej EASA, która zajmuje się takimi aspektami. We wspomnianej umowie ustawodawca unijny określił EASA jako właściwy organ oraz wyspecjalizowaną agencję, która jest odpowiedzialna za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Z kolei w *working arrangement* wyraźnie jest zaznaczone, że ten dokument jest podpisany pomiędzy EASA a krajowymi władzami lotniczymi Japonii. Biorąc to pod uwagę, można założyć, iż charakter *working arrangement* jest niewiążący, skoro podpisuje je EASA zamiast Unii Europejskiej. Co więcej, należy stwierdzić, iż dokument ten nie będzie umową międzynarodową, z uwagi na to, iż Unia Europejska we własnym imieniu podpisuje umowy z państwami, które odnoszą się do transportu lotniczego i nie upoważnia do tego EASA.

#### 4.1.3.1. Working arrangement

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, należy zadać pytanie, czy wspomniane już *working arrangement* podpisywane przez EASA są umową międzynarodową? Przedstawiony wcześniej przykład Japonii wskazywał na różnice pomiędzy tymi terminami, ale nie można analogicznie przypisać go również do państw, z którymi EASA podpisała jedynie *working arrangement*. W tym względzie trzeba odwołać się do definicji umowy międzynarodowej oraz jej budowy, treści czy osób upoważnionych do jej podpisu, aby rozstrzygnąć, jaki charakter ma *working arrangement*.

Zgodnie z przedstawionym pojęciem *umowy* w poprzednim podrozdziale, powinna być ona zawarta między dwoma podmiotami prawa międzynarodowego. Analizując

---

<sup>695</sup> Agreement on civil aviation safety between the European union and Japan, Dz.U. L 229 z 16.7.2020, str. 4—25.

<sup>696</sup> Working arrangement Japonia - EASA, 2006, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5331/en>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>697</sup> Working arrangement Japonia - EASA, 2011, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5208/en>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

dostępne *working arrangements*<sup>698</sup> na stronie Agencji, można zauważyć, że taki dokument jest podpisywany przez Dyrektora Wykonawczego EASA oraz Prezesa krajowych władz lotniczych, np. w przypadku Albanii — The Civil Aviation Authority of the Republic of Albania (CAA Albania)<sup>699</sup>. O ile charakter prawny EASA w świetle prawa międzynarodowego może być dyskusyjny, to o tyle nieprzyznanie krajowym władzom lotniczym statusu organizacji międzynarodowej nie powinno budzić wątpliwości. W tym wypadku mamy agencję unijną oraz władze lotnicze danego państwa, a nie samo państwo, (reprezentowane przez osobę do tego upoważnioną), co może wskazywać na to, że nie jest to umowa w rozumieniu prawa międzynarodowego. Tym samym nie wpisuje się to w ramy pojęcia umowy międzynarodowej, w której stronami są państwa czy organizacje międzynarodowe.

Kolejną cechą charakterystyczną umowy międzynarodowej jest forma. Umowa może być zawarta w formie ustnej lub pisemnej. W odniesieniu do *working arrangement* niewątpliwie mamy do czynienia z formą pisemną. Tym samym możemy wnioskować, że *working arrangement*, spełnia tę przesłankę.

W tym miejscu należy podkreślić, iż sama nazwa *working arrangement*, zgodnie z Konwencją wiedeńską z 1969 r. (art. 2), nie rozstrzyga o tym, że nie jest to umowa międzynarodowa<sup>700</sup>. Wedle R. Bierzanka mogą pojawić się następujące nazwy: traktat, układ, pakt, konwencja, porozumienie, deklaracja, protokół, akt końcowy konferencji, konkordat, a nawet konstytucja. Należy podkreślić, iż katalog określeń umowy jest otwarty, bowiem nie ma on wpływu na jej skutki prawne<sup>701</sup>.

Innym ważnym aspektem jest budowa *working arrangement* podpisywane przez EASA. Na potrzeby tych rozważań przykładem będzie *working arrangement* pomiędzy EASA i władzami lotniczymi Serbii<sup>702</sup>. W tym miejscu należy przypomnieć, iż w umowach międzynarodowych znajdują się: tytuł, wstęp, część merytoryczna, część formalnoprawna, zakończenie, podpisy i pieczęci<sup>703</sup>. Analiza *working arrangement* ukazuje, że w tytule jest wskazana nazwa, przedmiot oraz strony. Na drugiej stronie

---

<sup>698</sup> Dostępne *working arrangement*: <https://www.easa.europa.eu/country-category/countries-whom-easa-has-working-arrangement>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

<sup>699</sup> Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Authority of the Republic of Albania (CAA Albania), <https://www.easa.europa.eu/downloads/5243/en>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

<sup>700</sup> Konwencja wiedeńska o prawie traktatów, sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. (Dz. U. z dnia 2 listopada 1990 r.), Dz.U.90.74.439.

<sup>701</sup> R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2004, s. 78.

<sup>702</sup> Working arrangement Serbia - EASA, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5233/en>, [dostęp: 20.03.2022 r.].

<sup>703</sup> T. Srogosz, *Umowa międzynarodowa...*, s. 119-121.

zawarty jest wstęp, w którym określone są organy, które zawierają umowę. Co więcej, można zauważyć, że strony określają też cel jej podpisania. Zgodnie ze strukturą umowy w kolejnej jej części — merytorycznej — powinny pojawić się części, działy, rozdziały, artykuły, paragrafy, punkty, w których mają być określone prawa i obowiązki zainteresowanych stron. Rozpatrując układ *working arrangement*, trzeba stwierdzić, iż wyodrębnione są tam tylko punkty i ustępy, odnoszące się uprawnień i zobowiązań EASA i krajowych władz lotniczych. Z kolei w części formalnoprawnej muszą występować aspekty dotyczące trybu zawarcia umowy, jej wejścia w życie. Ponadto strony powinny określić obowiązywanie, wypowiedzenie, zgłaszanie zastrzeżeń, przystąpienie do umowy czy kwestie rozstrzygania sporów<sup>704</sup>. Warto podkreślić, że w postanowieniach końcowych układu mogą pojawić się klauzule. Wśród nich można wyróżnić klauzulę: podpisywania; ratyfikacyjną; zatwierdzenia; o zróżnicowanym przyjęciu; o wejściu umowy w życie; akcesyjną; o czasie obowiązywania umowy; prolongacyjną<sup>705</sup>. Po analizie przykładowego *working arrangement* nasuwa się wniosek, że strony zamieszczają postanowienia końcowe, które dotyczące wskazanych wcześniej elementów (punkt 11 Working arrangement). Aspektem, jaki należy też rozważyć, jest umieszczenie terminu ang. *entry into force*, czyli pol. *wejść w życie w working arrangement*, np. *This working arrangement will enter into force at the date of signature by the Parties duly authorised representatives*<sup>706</sup>. Biorąc pod uwagę założenie, że *working arrangement* nie jest umową międzynarodową<sup>707</sup>, a tylko dokumentem o charakterze *soft law*<sup>708</sup>, użycie terminu *entry into force* może być mylące. Zwrot ten sugeruje, że dokument wejdzie w życie i będzie wywoływał skutki

---

<sup>704</sup> T. Srogosz, *Umowa międzynarodowa...*, s. 119-121.

<sup>705</sup> Ibidem, s. 120.

<sup>706</sup> Working Arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia, Treść punktu 11.2.: Entry into force, s. 7, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5233/en>, [dostęp: 20.03.2022 r.].

<sup>707</sup> M. Zieliński, *Porozumienia zawierane przez instytucje lub inne organy Unii Europejskiej - pomiędzy law a non-law [w:] Ius cogens, soft law, Dwa bieguny prawa międzynarodowego publicznego*, red. B. Kuźniak, M. Ingelevič-Citak, Kraków 2017, s. 191-192; M. Fink, *Frontex Working Arrangements: Legitimacy and Human Rights Concerns Regarding 'Technical Relationships'*, *Utrecht Journal of International and European Law* 2012, vol. 28, no. 75, s. 26, 35.

<sup>708</sup> Szerzej o soft law: T. Biernat, *Soft law a proces tworzenia prawa w Unii Europejskiej. Wpływ soft law na konstrukcję i treść uzasadnień aktów normatywnych*, *Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały* 2012, nr 2, s. 27-38; A. Ott, *Informalization of EU Bilateral Instruments: Categorization, Contestation, and Challenges*, *Yearbook of European Law*, Volume 39, 2020, s. 569-601; B. Kuźniak, *Ius cogens i soft law a bieżące cele polityczne uczestników relacji międzynarodowych – przykład badań mieszczących się we wspólnej przestrzeni teorii polityki i teorii prawa międzynarodowego*, *Historia i Polityka*, Nr 41(48)/2022, ss. 41-51; D. Kabat-Rudnicka, *Soft law w Unii Europejskiej*, [w:] *Ius cogens, soft law, Dwa bieguny prawa międzynarodowego publicznego*, red. B. Kuźniak, M. Ingelevič-Citak, Kraków 2017, s. 175-182; L. Senden, *Soft Law in European Community Law*, Oxford 2004. s. 3, 112.

prawne. Na stronie EASA została również udzielona odpowiedź na pytanie dotyczące tego terminu w kontekście regulacji unijnych<sup>709</sup>. Wynika z niej, iż za pomocą zwrotu *entry into force* określamy, od kiedy dany akt uzyska moc obowiązującą. W doktrynie zaznacza się, że użycie sformułowania *wchodzi w życie*, określa moment, od którego dany akt prawny obowiązuje<sup>710</sup>.

W przypadku postanowień końcowych należy rozważyć jeszcze jeden aspekt. W *working arrangements* między EASA i władzami lotniczymi Armenii (2009) w postanowieniach końcowych ustalono, że *This Working Arrangement does not affect or limit in any way the rights and obligations of the General Department of Civil Aviation of the Republic of Armenia stemming from international agreements to which the the General Department of Civil Aviation of the Republic of Armenia is a party*. Co więcej, w punkcie 10.2. zaznaczono, iż *This Working Arrangements, of a technical and practical nature, regulates the working relations between the Parties. It is not legally binding for the European Union and the Republic of Armenia*<sup>711</sup>. Również w *working arrangement* między EASA a władzami lotniczymi Mołdawii (2013) zaznaczono w punkcie 11.1. *This Working Arrangements has a technical nature and cannot be considered as an International Treaty. This Working Arrangement does not affect or limit in any way the rights and obligations of the Civil Aviation Authority of the Republic of Moldova stemming from international agreements to which the Republic of Moldova is a party*<sup>712</sup>.

Istotne jest, że w postanowieniach końcowych *working arrangements* pomiędzy EASA i Monako (2009) r. możemy zauważyć następującą treść: *This Working Arrangement does not affect or limit in any way the rights and obligations of the Service de l'Aviation Civile stemming from international agreements to which the Service de l'Aviation Civile is a party*<sup>713</sup>. Podobnie w *working arrangements* pomiędzy

---

<sup>709</sup> Odpowiedzi udzielane przez EASA: <https://www.easa.europa.eu/faq/19112>, [dostęp: 17.02.2022 r.].

<sup>710</sup> J. Nowacki, Z. Tobor, *Wstęp do prawoznawstwa*, Kraków 2007, s. 146.

<sup>711</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the General Department of Civil Aviation at the Government of the Republic of Armenia, s. 6-7, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20ARMENIA.pdf>, [dostęp: 12.02.2022 r.].

<sup>712</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of the Republic of Moldova on collection and exchange on the safety of aircraft using EU airports and airports of non-EU States that participate in the EU SAFA Programme, including airports of the Republic of Moldova, s. 7, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5225/en>, [dostęp: 12.02.2022 r.].

<sup>713</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the Service de l'Aviation Civile, s. 6, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20309/en>, [dostęp: 12.02.2022 r.].

EASA i władzami lotniczymi: Azejberdżanu (2009)<sup>714</sup>; San Marino (2009)<sup>715</sup>; Czarnogóry (2009)<sup>716</sup>. Również w working arrangements między EASA a CAA Albania z 2015 r. pojawia się tam fragment: *This working Arrangement does not affect or limit in any way the rights and obligations stemming from the relevant provisions of the ECAA Agreement*. Analogicznie w working arrangements między EASA i The Civil Aviation Agency of the former Yugoslav Republic of Macedonia (CAA FYROM) z 2015<sup>717</sup>; Bośnią i Hercegowiną (2015)<sup>718</sup>; Czarnogórą (2015)<sup>719</sup>; Serbią (2015)<sup>720</sup> znajduje się wspomniane zdanie: *This Working Arrangement does not affect or limit in any way the rights and obligations stemming from the relevant provisions of the ECAA Agreement*. Kolejnym przykładem jest working arrangements podpisane między EASA i the State Aviation Administration of Ukraine (SAAU) w 2016 r., w którym znajdują się postanowienia końcowe, takie jak: *It is not intended that this Working Arrangement affects or limits in any way the rights and obligations of the SMU or EASA stemming from the international agreements to which Ukraine or the European Union are Parties*<sup>721</sup>. Zważywszy na to, można założyć, iż te dokumenty nie będą wiążące bowiem ich treść nie może naruszać ani ograniczać postanowień umowy wielostronnej, np. ECAA Agreement<sup>722</sup> czy innych umów, których stronami są państwa oraz Unia

---

<sup>714</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Civil Aviation Administration of the Republic of Azerbaijan, s. 6, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5249/en>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

<sup>715</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency and the Civil Aviation Authority of San Marino, s. 6, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20SAN%20MARINO.pdf>, [dostęp: 22.02.2022 r.].

<sup>716</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency and the Civil Aviation Administration of Montenegro, s. 6, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20MONTENEGRO.pdf>, [dostęp: 22.02.2022 r.].

<sup>717</sup> Working arrangement between EASA a The Civil Aviation Agency of the former Yugoslav Republic of Macedonia (CAA FYROM), s. 6, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5267/en>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

<sup>718</sup> Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation (BHDCA), s. 6, <http://bhdca.gov.ba/website/dokumenti/Info/WA%20EASA-BHDCA.pdf>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

<sup>719</sup> Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Agency of Montenegro (CAA Montenegro), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20EASA%20CAA%20Montenegro.pdf>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

<sup>720</sup> Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia (CAD Serbia), s. 6, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5265/en>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

<sup>721</sup> Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Aviation Administration of Ukraine (SAAU), s. 7, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5271/en>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

<sup>722</sup> Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway,



Europejska. Podobne stanowisko zajmują A. Ott, E. Vos, F. Coman-Kund, którzy twierdzą, iż *working arrangement* można zaklasyfikować jako *soft law*<sup>723</sup>, czyli *zasady postępowania określone w instrumentach, którym jako takim nie została nadana moc prawnie wiążąca, jednakże mogą wywoływać pewne (pośrednie) skutki prawne oraz które mają na celu i mogą wywoływać skutki praktyczne*<sup>724</sup>. Niemniej jednak należy zadać pytanie, czy w *working arrangements*, które zostały podpisane po 2018 r., czyli po wejściu w życie nowego rozporządzenia bazowego EASA, też znajduje się podobny fragment. Aby to stwierdzić, trzeba przeanalizować treść przykładowego dokumentu po wejściu w życie rozporządzenia nr 2018/1139, np. *working arrangements* pomiędzy EASA i władzami lotniczymi Gruzji (2019) czy EASA i władzami lotniczymi Indii (2021). Co więcej, nie można zapomnieć, iż we wspomnianym rozporządzeniu ustawodawca europejski podkreślił, że *ustalenia robocze nie będą tworzyć zobowiązań prawnych dla Unii i jej członków* (ang. *Those working arrangements shall not create legal obligations incumbent on the Union and its Member States* - art. 90 ust. 2 zd. 3). We wskazanym powyżej *working arrangements* pojawia się ten sam fragment: *This Working Arrangement shall not create legal obligations incumbent on the EU and its Member States or India*. Ponadto w punkcie 9.1. jest: *This Working Arrangement is without prejudice to the responsibilities that EASA and DGCA respectively have under international, EU and/or national law*<sup>725</sup>.

Z kolei w *working arrangement* pomiędzy EASA a władzami lotniczymi Gruzji w postanowieniach końcowych pojawiają się dwa zdania: *11.1 This Working Arrangement does not affect or limit in any way the rights and obligations stemming from the relevant*

---

Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area - Annexes - Annexes - Declarations, Dz.U. L 285 z 16.10.2006, str. 3—46.

<sup>723</sup> A. Ott, E. Vos i F. Coman-Kund, *EU agencies and their international mandate: A new category of global actors?*, Cleer Working Papers 2013/7, s. 25.

<sup>724</sup> Definicja *soft law* zaproponowana przez L. Senden i przetłumaczona na język polski: L. Senden, *Soft Law in European Community Law*, Oxford 2004. s. 3, 112. Do tej definicji *soft law* również nawiązuje: D. Kabat-Rudnicka, *Soft law w Unii Europejskiej*, [w:] *Ius cogens, soft law, Dwa bieguny prawa międzynarodowego publicznego*, red. B. Kuźniak, M. Ingelevič-Citak, Kraków 2017, s. 176; P. Staszczuk, *Zalecenia, opinie, akty nienazwane, soft law*, [w:] *System Prawa Unii Europejskiej, Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej*, red. S. Biernat, Warszawa 2020, s. 1096.

<sup>725</sup> Working Arrangement between The European Union Aviation Safety Agency (EASA) And The Directorate General of Civil Aviation of India (DGCA), s. 6, <https://www.easa.europa.eu/downloads/131392/en>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

*provisions of the CAA Agreement. 11.2 This Working Arrangement shall not create legal obligations incumbent on the EU and its Member States or Georgia*<sup>726</sup>.

Kolejnym pytaniem, które może się nasunąć, jest to, że czy skoro nie we wszystkich *working arrangements* znajduje się wspomniany fragment, to znaczy, że charakter prawny poszczególnych *working arrangements* jest odmienny? Na stronie EASA znajduje się fragment odnoszący się do *working arrangements: A Working Arrangement (WA) is usually signed between EASA and the authority of a non-EU country, or a regional or international organisation. It covers matters of technical nature. It is typically used to facilitate EASA's certification tasks or the validation by a foreign authority of EASA certificates. Unlike BASAs, these Working Arrangements do not allow for the mutual recognition of certificates. EASA directly negotiates and concludes such arrangements*<sup>727</sup>. Wynika z niego, iż sama EASA określa *working arrangement* jako dokument dotyczący aspektów technicznych i podpisywany z władzami państw nienależących do UE lub z organizacjami międzynarodowymi. Tym samym można założyć, że charakter wszystkich *working arrangements* jest taki sam. Również tezę, że *working arrangement* nie są umową międzynarodową, potwierdza przykład innej unijnej agencji. Europejska Agencja Straży Granicznej i Przybrzeżnej (Frontex), podpisuje też *working arrangement*<sup>728</sup>. Analizując treść tych dokumentów, można zauważyć, iż pojawiają się tam fragmenty odnoszące się do ich charakteru prawnego. Przykładowo w *working arrangement* z Mołdawią (2008) znajduje się następujący punkt 6. *Legal status: The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Community, its institutions and its Member States and Moldova*<sup>729</sup>. Podobna treść pojawia się w *working arrangement* pomiędzy Frontex a Albanią (2021)<sup>730</sup>; Armenią (2012)<sup>731</sup>; Azerbejdżanem (2013)<sup>732</sup>;

---

<sup>726</sup> Working Arrangement between The European Union Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Agency of Georgia, s.6, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5255/en>, [dostęp: 22.02.2022 r.].

<sup>727</sup> <https://www.easa.europa.eu/light/topics/international-cooperation>, [dostęp: 13.02.2022 r.].

<sup>728</sup> <https://frontex.europa.eu/about-frontex/key-documents/?category=working-arrangements-with-non-eu-countries>, [dostęp: 13.02.2022 r.].

<sup>729</sup> Working Arrangement on the establishment of Operational Cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex), s. 2, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Moldova.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Moldova.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

<sup>730</sup> Working Arrangement on operational cooperation between the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) and the Ministry of Interior of the Republic of Albania (MoI), s. 4, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Albania\\_2021.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Albania_2021.pdf),

Białorusią (2009)<sup>733</sup>; Bośnią i Hercegowiną (2009)<sup>734</sup>; Kanadą (2010)<sup>735</sup>; the Policia Nacional de Cabo Verde (2011)<sup>736</sup>; Gruzją (2021)<sup>737</sup>; Kosowem (2016)<sup>738</sup>; Czarnogórą

---

[dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal status: *This Working Arrangement does not constitute a legally binding international agreement. Its practical implementation is not regarded as the fulfillment of international obligations by the European Union and its institutions or by the Republic of Albania.*

<sup>731</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the National Security Council of the Republic of Armenia, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Armenia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Armenia.pdf),

[dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Union, and its institutions and Armenia.*

<sup>732</sup> Working arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the State Border Service of the Republic of Azerbaijan, s. 2, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Azerbaijan.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Azerbaijan.pdf),

[dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal status: *The present working arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Union and its institutions and Azerbaijan.*

<sup>733</sup> Working arrangement on the establishment of Operational Cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the State Border Committee of the Republic of Belarus, s. 2, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Belarus.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Belarus.pdf),

[dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 7. Legal status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Union and Belarus.*

<sup>734</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of Security of Bosnia and Herzegovina, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_BiH.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_BiH.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 7. Legal status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Community and its institutions.*

<sup>735</sup> Working Arrangement Establishing Cooperation Between The European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union and the Canada Border Services Agency, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Canada.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Canada.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Status: *(a) This Working Arrangement does not create binding obligations under international law. It is not intended to create or confer any right, privilege, or benefit on any person or party, private or public. (b) The Participants intend to carry out all activities under this Working Arrangement in accordance with the applicable framework. (c) This Working Arrangement will not prevent either Participant from cooperating or granting assistance in accordance with the applicable legal framework.*

<sup>736</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Policia Nacional de Cabo Verde, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Cape\\_Verde.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Cape_Verde.pdf),

[dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 7. Legal Status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfilment of international obligations by the European Union and its Institutions and Cape Verde.*

<sup>737</sup> Working Arrangement on operational cooperation between the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) and the Ministry of Internal Affairs of Georgia (MIA), s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Georgia\\_2021.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Georgia_2021.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal Status: *This Working Arrangement does not constitute a legally binding international agreement. Its practical implementation is not regarded as the fulfilment of international obligations by the European Union and its institutions or by Georgia.*

<sup>738</sup> Working Arrangement on establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European

(2009)<sup>739</sup>; Nigerią (2012)<sup>740</sup>; Serbią (2009)<sup>741</sup>; Macedonią<sup>742</sup>; Rosją (2006)<sup>743</sup>; Stanami Zjednoczonymi (2009)<sup>744</sup>; Ukrainą (2007)<sup>745</sup>. Biorąc pod uwagę powyższe, należy

---

Union (Frontex) and the Ministry of Internal Affairs of Kosovo s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Kosovo.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Kosovo.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal Status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. The practical implementation of its contents shall not be regarded as the fulfilment of international obligations by the European Union and its institutions or by Kosovo.*

<sup>739</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Police Directorate of Montenegro, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Montenegro.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Montenegro.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 7. Legal Status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Community and its institutions.*

<sup>740</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) And the Nigerian Immigration Service, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Nigeria.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Nigeria.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal Status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by European Union and its Institutions and the Federal Republic of Nigeria.*

<sup>741</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of the Interior of Republic of Serbia, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Serbia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Serbia.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 7. Legal Status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Community and its institutions.*

<sup>742</sup> Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of Internal Affairs of the former Yugoslav Republic of Macedonia, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_former\\_Yugoslav\\_Republic\\_of\\_Macedonia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_former_Yugoslav_Republic_of_Macedonia.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 7. Legal Status: *The present Working Arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Community and its institutions.*

<sup>743</sup> Terms of reference on the Establishment of Operational Co-operation between the European Agency for the Management of Operational Co-operation at the External Borders of the Member States of the European Union (FRONTEX) and the Border Guard Service of the Federal Security Service of the Russian Federation, s. 2, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Russia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Russia.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal Status: *The present Terms of Reference shall not be considered an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as the fulfillment of international obligations by the European Union and Russian Federation.*

<sup>744</sup> Working Arrangement Establishing Cooperation Between The European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union and the United States Department of Homeland Security, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_US.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_US.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Status: *The present Working Arrangement does not create binding obligations under international law. It is not intended to create or confer any right, privilege, or benefit on any person or party, private or public. All activities under this Working Arrangement are to be carried out in accordance with applicable laws, regulations, and policies. The provisions of this Working Arrangement should not prevent either Frontex or DHS from cooperating or granting assistance in accordance with the provisions of applicable international treaties and agreements, arrangements, laws, regulations, and policies.*

<sup>745</sup> Working Arrangement on the establishment of Operational Cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of

uznać, iż ten typ dokumentów nie będzie stanowił umowy międzynarodowej. Zważywszy na to, że Frontex jest też agencją zdecentralizowaną, trzeciej generacji, tak jak EASA, można analogicznie przyjąć, że ich *working arrangements* mają taki sam charakter, a w konsekwencji tego nie będziemy ich klasyfikować jako umowy międzynarodowe.

Odwołując się ponownie do budowy umowy, a mianowicie do jej zakończenia, w której powinny być: data i miejsce podpisania; liczba egzemplarzy oraz języki umowy, należy zaznaczyć, że *working arrangement* określa te elementy. Niemniej jednak strony ograniczają się tylko do użycia sformułowania: *Signed in duplicate in English language*. Porównując to z np. Konwencją wiedeńską z 1969 r.<sup>746</sup>, można spostrzec, że art. 85 szczegółowo określa, jakie są teksty autentyczne umowy. Innym przykładem może być wspomniana wcześniej Umowa zawarta pomiędzy EU a Japonią z 2020 r., w której tak jak w Konwencji wiedeńskiej, jest uregulowana kwestia tekstów autentycznych (art. 21)<sup>747</sup>. Tym samym można wnioskować, że pod względem tego aspektu *working arrangement* jest odmienne od wskazanych powyżej umów. Należy zaznaczyć, że na końcu umów powinny pojawić się podpisy i pieczęcie. W przypadku omawianego *working arrangement* na ósmej stronie widnieją podpisy osób upoważnionych oraz data ich podpisu, ale nie ma pieczęci żadnej ze stron.

Konkludując, budowa *working arrangement* zawiera większość elementów umowy międzynarodowej. Jednakże układ obu dokumentów jest odmienny. Co więcej, różnice wynikają też z reprezentantów uprawnionych do podpisu umowy czy ze sposobu określenia treści umowy, np. tekstów autentycznych. W konsekwencji należy uznać, że na płaszczyźnie budowy *working arrangement* nie spełnia wymogów umowy międzynarodowej.

Innym argumentem przemawiającym za stanowiskiem, że *working arrangement* nie są wiążącym dokumentem ani nie są umową międzynarodową, jest też nazewnictwo dokumentów przyjęte przez Unię Europejską. W przypadku zawieranych umów przez Unię pojawia się *agreement*, a w przypadku dokumentów podpisywanych przez agencje

---

the European Union (Frontex) and the Administration of the State Border Guard Service of Ukraine, s. 3, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Ukraine.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Ukraine.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.]. Treść punktu 6. Legal Status: *The present working arrangement shall not be considered as an international treaty. Practical implementation of its contents shall not be regarded as fulfillment of international obligations by the European Union and Ukraine.*

<sup>746</sup> Tekst Konwencji wiedeńskiej z 1969 roku, [http://www.grocjusz.edu.pl/Materials/mw\\_kpt.pdf](http://www.grocjusz.edu.pl/Materials/mw_kpt.pdf), [dostęp: 30.03.2022 r.].

<sup>747</sup> Umowa zawarta pomiędzy EU a Japonią z 2020 roku, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=uriserv%3A0J.L\\_.2020.229.01.0004.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=uriserv%3A0J.L_.2020.229.01.0004.01.ENG), [dostęp: 30.03.2022 r.].

unijne — *arrangement*. Tym samym można wnioskować, że Unia Europejska intencjonalnie dokonała podziału podpisywanych dokumentów oraz ustaliła ich charakter prawny. Powyższe potwierdza również stanowisko doktryny, zgodnie z którym *working arrangement* nie są wiążące z uwagi na intencjonalne nieużycie słowa *agreement*, czyli umowa<sup>748</sup>.

Kolejną kwestią, która może przemawiać za tym, że *working arrangements* EASA nie są wiążące, jest to, że nie są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (ang. *Official Journal of the European Union*). Co więcej, nie podlegają rejestracji w Sekretariacie Generalnym Organizacji Narodów Zjednoczonych (ang. *United Nations*, UN). Faktem jest, że jedynym źródłem dostępu do ich treści jest strona internetowa EASA<sup>749</sup>.

#### 4.1.3.2. Memoranda of understanding i memorandum of cooperation

Przedmiotem rozważań w doktrynie jest również charakter *memoranda of understanding* (pol. *protokół ustaleń*), które EASA podpisuje, aby określić ramy współpracy międzynarodowej w wybranych obszarach, np. programy szkoleniowe, wymiana informacji. W orzeczeniu Trybunału z 28 lipca 2016 r. (C-660/13) wskazano na to, że według jednej ze stron *Protokół ustaleń przewidujący wkład finansowy Szwajcarii* i addenda do niego są niewiązącymi umowami, które zawierają polityczne zobowiązania<sup>750</sup>. Co więcej, stwierdzono, że skoro są to niewiążące dokumenty, to nie stosuje się do nich procedury negocjowania i zawierania umów międzynarodowych, wynikającej z art. 218 TFUE<sup>751</sup>. Niemniej jednak, jak podkreśliła Rada, Komisja nie może podpisać niewiążącej umowy, nawet gdy nie ma podstawy prawnej, co do zawierania tego typu dokumentów (pkt 23). W przedmiotowej sprawie Trybunał też uznał, iż Komisja nie jest upoważniona do podpisywania addendum do niewiążącej umowy w wyniku negocjacji, jakie były prowadzone z państwem trzecim (pkt 38), nawet jeżeli do zakresu jej kompetencji należy reprezentacja Unii Europejskiej (art. 17

---

<sup>748</sup> A. Ott, *Informalization of EU Bilateral Instruments: Categorization, Contestation, and Challenges*, Yearbook of European Law, Volume 39, 2020, s. 581-582.

<sup>749</sup> <https://www.easa.europa.eu/working-arrangement-categories/working-arrangements>, [dostęp: 18.03.2022 r.].

<sup>750</sup> Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 28 lipca 2016 r., C-660/13, ECLI:EU:C:2016:616, s. 5, pkt 20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62013CJ0660&from=EN>, [dostęp: 20.07.2022 r.]. Wyrok TS z 28.07.2016 r., C-660/13, Rada Unii Europejskiej v. Komisja Europejska, ZOTSiS 2016, nr 7, poz. I-616.

<sup>751</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

ust. 1 TUE)<sup>752</sup>. W konsekwencji tego Komisja musi uzyskać upoważnienie do zawarcia takiej niewiążącej umowy. Powyższe stanowisko znajduje swoje odzwierciedlenie w głosie do wcześniej wspomnianego orzeczenia<sup>753</sup>. Według *M. Chamona* i *V. Demedtsa* konieczne jest zbadanie rzeczywistej treści umowy, aby zweryfikować, czy jest ona zgodna z interesem Unii Europejskiej. Warte podkreślenia jest to, iż zarówno Komisja (strona pozwana), jak i Rada (strona skarżąca) przyjęły w rozpatrywanej sprawie to samo stanowisko co do braku mocy wiążącej *protokołu ustaleń* (pkt 25). Również wypada się zgodzić z poglądem wyrażonym w wyroku Trybunału z dnia 23 marca 2004 r.,<sup>754</sup> w którym podkreślono, iż *wytyczne* nie stanowią prawnie wiążącej umowy, a w konsekwencji nie można było do nich stosować art. 300 WE<sup>755</sup> (pkt 45 orzeczenia). Jak zauważył Trybunał, aby ustalić to, czy dany dokument ma charakter wiążący, należy odwołać się do intencji stron, które go podpisują (pkt 42-43). Warto też wspomnieć o argumentacji Komisji, która powoływała się na intencje stron wyrażone, np. w strukturze wytycznych (pkt 34); użytych sformułowaniach (pkt 33 - *should, will*). Co więcej, zdaniem Komisji konieczne jest odwołanie do okoliczności, w jakich dany dokument został podpisany (pkt 35).

Powyższe rozważania należy przenieść na grunt przykładowych *memoranda of understanding*, które podpisała EASA<sup>756</sup>. Dzięki temu będzie można ocenić, jaki mają charakter. Jednymi z takich dokumentów są: *Memorandum of understanding* między EASA i władzami lotniczymi Mongolii (2012)<sup>757</sup> oraz EASA a Ministerstwem Korei (2019)<sup>758</sup>. Analizując treść i strukturę Memorandum z 2012, po pierwsze można zauważyć, że jest ono podpisywane pomiędzy władzami lotniczymi a Agencją. Po drugie w treści tego dokumentu pojawiły się postanowienia odnośnie do: wejścia w

---

<sup>752</sup> Traktat o Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana), Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 13—390.

<sup>753</sup> *M. Chamon, V. Demedts, The Commission back on the leash: No autonomy to sign non-binding agreements on behalf of the EU: Council v. Commission. Glosa do wyroku TS z dnia 28 lipca 2016 r., C-660/13*, Teza nr 1, CML Rev. 2017, nr 1, s. 245-261.

<sup>754</sup> Wyrok Trybunału (pełny skład) z dnia 23 marca 2004 r. Republika Francuska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich. Sprawa C-233/02, ECLI:EU:C:2004:173. Wyrok TS z 23.03.2004 r., C-233/02, REPUBLIKA FRANCUSKA v. KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH, LEX nr 201461.

<sup>755</sup> Traktat USTANAWIAJĄCY EUROPEJSKĄ WSPÓLNOTĘ GOSPODARCZĄ (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.). Tutaj dawna treść: <https://lexlege.pl/traktat-ustanawiajacy-we/art-300/>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>756</sup> Lista państw, z którymi EASA podpisała memorandum of understanding: <https://www.easa.europa.eu/country-category/countries-whom-easa-has-memorandum-understanding>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>757</sup> Memorandum of Understanding on Aviation Safety and Environmental Protection Between Civil Aviation Authority of Mongolia (GAA-Mongolia) and European Aviation Safety Agency (EASA), 5 czerwca 2012, <https://mcaa.gov.mn/wp-content/uploads/2018/10/MoU-between-EASA-and-MCAA-for-Environmental-Protection-Eng.pdf>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>758</sup> <https://www.easa.europa.eu/downloads/127179/en>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

życie; zmian; zakończenia, co by sugerowało, że intencją stron mogłoby być zawarcie wiążącej umowy. Po trzecie, na końcu umieszczone są podpisy, co również mogłoby potwierdzić to, że jest to wiążąca umowa. Po czwarte w treści *Memorandum* użyto określeń *shall*, co by było zgodne ze stanowiskiem Komisji, przyjętym w wyroku Trybunału z 2004 r. i wskazującym, że użycie takich sformułowań nadaje dokumentowi formalny charakter. Jednakże z treści *Memorandum* nie wynika, iż intencją stron jest zawarcie wiążącej umowy. Tym samym przemawia to za stwierdzeniem, że nie jest to wiążący dokument.

Z kolei w *Memorandum* pomiędzy EASA a Ministerstwem Korei z 2019 r. można zobaczyć, że układ dokumentu jest podzielony na paragrafy, w których m.in. są postanowienia, odnoszące się do przedmiotu, celu, wejścia w życie czy zakończenia. Co więcej, są też podpisy uprawnionych władz. Jednakże istotne jest to, że strony w paragrafie 7 4) określiły, iż *Memorandum* nie będzie tworzyło żadnych zobowiązań po obu stronach (ang. *This Memorandum of Understanding is not intended to create any legally binding or obligations under the laws of the European Union or the Republic of Korea and international law*)<sup>759</sup>. Tym samym potwierdza to, że dokument ten nie ma wiążącego charakteru.

Warto dodać, że EASA podpisuje też *Memorandum of cooperation*, np. z Europejską Agencją Chemikaliów (ang. *European Chemical Agency, ECHA*)<sup>760</sup> w 2017 r.<sup>761</sup>. Analizując treść tego dokumentu, można stwierdzić, iż nie jest on wiążący, ponieważ w 3.1.strony ustaliły, że nie tworzy on żadnych zobowiązań (3.1. *This MoC is a statement of intent and does not create any enforceable rights or obligations*). W tym miejscu warto dodać, że EASA podpisała również *Memorandum of Cooperation*, m.in. z Clean Sky<sup>762</sup>, z SESAR<sup>763</sup>, czy *Memorandum of Understanding* z Central American

---

<sup>759</sup> Memorandum of understanding on aviation between the European Union Aviation Safety Agency and The Ministry of land, infrastructure and transport of the Republic of Korea, <https://www.easa.europa.eu/downloads/127179/en>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>760</sup> Szerzej o ECHA: [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/echa\\_pl](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/echa_pl), [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>761</sup> Memorandum of cooperation between the European Aviation Safety Agency and the European Chemical Agency, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/20171213%20EASA-ECHA%20MOC%20signed.pdf>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>762</sup> Memorandum of Cooperation pomiędzy EASA i Clean Sky, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-signs-memorandum-cooperation-clean-sky>, [dostęp: 21.07.2022 r.].

<sup>763</sup> Memorandum of Cooperation pomiędzy EASA i SESAR, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-signs-new-memorandum-cooperation-sesar>, [dostęp: 21.07.2022 r.].



Safety Agency (10 kwietnia 2018)<sup>764</sup>. Należy zauważyć, że na stronie EASA nie są dostępne wszystkie *memoranda of understanding* czy *cooperation*. Agencja ogranicza się tylko do zamieszczenia informacji o podpisaniu takiego dokumentu, dlatego też analiza była oparta o dostępne materiały. Taki stan rzeczy może wynikać z tego, iż skoro nie są to wiążące dokumenty, to nie muszą być one publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Warto dodać, że porównując treść *working arrangement* z *memorandum of understanding* lub *cooperation*, trzeba zauważyć, iż te pierwsze są bardziej szczegółowe. Niemniej jednak trzeba zaznaczyć, iż można spostrzec różnice między *memoranda of understanding*, które zostały podpisane w różnych latach. Przykładowo w Memorandum pomiędzy EASA a CCA-Mongolia nie są wyszczególnione nawet paragrafy<sup>765</sup>. W treści zamieszczone są informacje o współpracy w konkretnych obszarach, np. co do programu SAFA (ang. *Safety Assessment of Foreign Aircraft*). Na końcu dokumentu strony wskazały, kiedy memorandum wejdzie w życie oraz umieściły swoje podpisy. Odnosząc się do Memorandum z Europejską Agencją Chemikaliów, trzeba odnotować, że zostały tam wyszczególnione, m.in.: preambuła, cel, zakres, charakter prawny czy okres trwania<sup>766</sup>. Podobne elementy zawiera Memorandum podpisane z Koreą<sup>767</sup>. Niemniej jednak dokument ten zawiera załączniki, co stanowi pewne *novum* w stosunku do Memorandum z 2017 r. W ten sposób można przyjąć, iż na przestrzeni lat zmienił się sposób opracowywania treści Memorandum, ale nie jego charakter prawny.

#### 4.1.3.3. Technical implementation procedures i maintenance annex guidance

Chcąc udzielić odpowiedzi na pytanie o charakter prawny *technicznych procedur wykonawczych* (ang. *technical implementation procedures, TIP*) i wytyczne do

---

<sup>764</sup> Memorandum of Cooperation pomiędzy EASA i Central American Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-strengthen-ties-central-american-safety-agency>, [dostęp: 21.07.2022 r.].

<sup>765</sup> Memorandum of Understanding on Aviation Safety and Environmental Protection Between Civil Aviation Authority of Mongolia (CAA-Mongolia) and European Aviation Safety Agency (EASA), 5 czerwca 2012, <https://www.mcaa.gov.mn/wp-content/uploads/2018/10/MoU-between-EASA-and-MCAA-for-Environmental-Protection-Eng.pdf>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>766</sup> Memorandum of cooperation between the European Aviation Safety Agency and the European Chemical Agency, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/20171213%20EASA-ECHA%20MOC%20signed.pdf>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

<sup>767</sup> Memorandum of understanding on aviation between the European Union Aviation Safety Agency and The Ministry of land, infrastructure and transport of the Republic of Korea, <https://www.easa.europa.eu/downloads/127179/en>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

załącznika dotyczącego konserwacji (ang. *maintenance annex guidance, MAG*), należy na początku wyjaśnić, czym one są i czym się charakteryzują.

Pierwszy ze wspomnianych dokumentów odnosi się do różnic między stronami, które zawarły umowę BASA w zakresie systemów certyfikacji zdadności do lotu i certyfikacji środowiskowej. Podstawa prawna podpisania tego dokumentu wynika z postanowień znajdujących się w załączniku nr 1 umowy BASA.

Drugi z nich dotyczy procedur w zakresie obsługi technicznej. W przypadku MAG strony umowy BASA określają szczegóły stworzenia tego dokumentu w załączniku nr 2. Trzeba podkreślić, iż nie we wszystkich umowach BASA znajdują się oba załączniki, np. umowa BASA z Chinami, Japonią nie ma załącznika nr 2.

Analizując treść i strukturę TIPs oraz MAGs, i porównując to z cechami umowy międzynarodowej, można zauważyć, że po pierwsze są one podpisywane pomiędzy reprezentantem władz lotniczych państwa trzeciego a dyrektorem ds. certyfikacji EASA (dokument TIP) lub dyrektorem ds. standardów lotu (dokument MAG). Istotne jest to, iż w opisywanym przypadku krąg władz lotniczych jest ograniczony do państw trzech, z którymi Unia Europejska zawarła umowę o transporcie lotniczym lub umowę handlową, regulującą aspekty bezpieczeństwa lotniczego. Tym samym wśród nich znajdują się: USA, Brazylia, Chiny, Japonia, Kanada, Zjednoczone Królestwo.

Po drugie w treści tych dokumentów pojawiły się postanowienia odnośnie do: wejścia w życie (*entry into force*); zmian; zakończenia, co by wskazywało, że intencją stron mogłoby być zawarcie wiążącej umowy. Po trzecie, na końcu TIPs i MAGs umieszczone są podpisy, co też mogłoby potwierdzić to, że jest to wiążąca umowa. Po czwarte, w dokumentach użyto określeń *shall*, które nadaje dokumentowi formalny charakter.

Niemniej jednak rozpatrując TIPs i MAGs, można uznać, że intencją stron nie było zawarcie wiążącej umowy, co może potwierdzać, iż nie jest to wiążący dokument, ale dokument *soft law*. Dokumenty te nie są również opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, czy zarejestrowane w Sekretariacie ONZ, co by również wskazywało na ich niewiążący charakter.

Jak podkreśla F. Kund, EASA opracowała wewnętrzne procedury, odnoszące się do podpisywania TIPs oraz MAGs<sup>768</sup>. Według jego opinii są one podobne do procedur podpisywania working arrangement.

---

<sup>768</sup> F. Coman-Kund, *European Union agencies as global actors. A legal study of the European Aviation Safety Agency, Frontex, Europol*, New York 2018, s. 146.

EASA podpisała technical implementation procedures (TIA) m.in. z FAA<sup>769</sup>; The Civil Aviation Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan<sup>770</sup>; z The Civil Aviation Authority of the United Kingdom (CAA)<sup>771</sup>; z Brazylią<sup>772</sup>, z Kanadą<sup>773</sup>. Oprócz tego Agencja podpisała MAG m.in. z FAA<sup>774</sup>, Transport Canada Civil Aviation<sup>775</sup>.

#### 4.1.4. Immunitety i przywileje

Kolejnym atrybutem podmiotowości prawnomiędzynarodowej jest posiadanie immunitetów i przywilejów<sup>776</sup>. Organizacje międzynarodowe, będące podmiotem prawa międzynarodowego, posiadają immunitety i przywileje zgodnie z Konwencją o przywilejach i immunitetach organizacji wyspecjalizowanych<sup>777</sup>. Wedle J. Sutora immunitety i przywileje organizacji międzynarodowych są powiązane z międzynarodową zdolnością do działań prawnych, a ich zakres zależy od wielu czynników, np.: posiadania stałych organów, stopnia autonomii czy zdolności do wyrażania swojej woli<sup>778</sup>. Co więcej, J. Sutor podkreśla znaczenie teorii

---

<sup>769</sup> Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120969/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>770</sup> Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) for Airworthiness and Environmental Certification between the Civil Aviation Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan and The European Union Aviation Safety Agency, <https://www.mlit.go.jp/en/koku/content/001476803.pdf>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>771</sup> Technical Implementation Procedures for airworthiness and environmental certification between The Civil Aviation Authority of the United Kingdom and The European Union Aviation Safety Agency, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EU-UK\\_TIP\\_final\\_May\\_2021.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EU-UK_TIP_final_May_2021.pdf), [dostęp: 27.02.2023 r.].

<sup>772</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/bilateral-agreements/eu-brazil>, [dostęp: 27.02.2023 r.].

<sup>773</sup> <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-TCCA%20Technical%20Implementation%20Procedures%20for%20airworthiness%20and%20environmental%20certification%2C%20Revision%203%20dated%2018%20Sept%202017.pdf>, [dostęp: 27.02.2023 r.].

<sup>774</sup> Maintenance annex guidance between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120966/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>775</sup> Maintenance annex guidance between the European Union Aviation Safety Agency for the European Union and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68289/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>776</sup> Szerzej o tym: J. L. Kunz, *Privileges and Immunities of International Organizations*, The American Journal of International Law, Oct., 1947, Vol. 41, No. 4 (Oct., 1947), pp. 828-862

<sup>777</sup> Konwencją o przywilejach i immunitetach organizacji wyspecjalizowanych przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 21 listopada 1947 r., <http://libr.sejm.gov.pl/tek01/txt/onz/1947.html>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>778</sup> J. Sutor, *Przywileje i immunitety międzynarodowe*, Warszawa 1973, s. 176-177.

funkcjonalnej<sup>779</sup> w odniesieniu do immunitetów i przywilejów organizacji<sup>780</sup>. Teoria ta ma swoje odzwierciedlenie w art. 105 Karty Narodów Zjednoczonych<sup>781</sup>. Zgodnie z jego treścią organizacja międzynarodowa posiada takie przywileje i immunitety, które będą konieczne do osiągnięcia celów jej działalności. Należy zaznaczyć, że przywileje i immunitety są ustalane na mocy takich dokumentów jak: umowy bilateralne, multilateralne czy jednostronne akty prawne<sup>782</sup>.

W prawodawstwie unijnym aktem, który określa przywileje i immunitety, jest Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej<sup>783</sup>. Dokonując analizy zarówno wspomianej Konwencji oraz Protokołu można zauważyć, iż przywileje i immunitety odnoszą się do podobnych aspektów, np. nietykalności papierów i dokumentów. Stanowisko doktryny również podkreśla, że do funkcjonariuszy Unii Europejskiej analogicznie stosuje się postanowienia Konwencji ONZ odnoszącej się do przywilejów i immunitetów<sup>784</sup>.

Jednakże należy zadać pytanie, czy przepisy odnoszące się do przywilejów i immunitetów możemy też stosować do agencji unijnych. W doktrynie prawa podkreśla się, że niektóre akty prawa wtórnego stanowią, że organy Unii Europejskiej, takie jak agencje wykonawcze czy zdecentralizowane, mogą korzystać z przywilejów i immunitetów<sup>785</sup>. Przykładem takiego aktu jest rozporządzenie nr 2018/1139<sup>786</sup>. Zgodnie

---

<sup>779</sup> Teoria funkcjonalna w przypadku organizacji międzynarodowych polega na tym, iż zakres przywilejów i immunitetów organizacji jest powiązany z charakterem i znaczeniem funkcji i celów organizacji międzynarodowej.

<sup>780</sup> J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne...*, s. 409-410.

<sup>781</sup> Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych, Dz.U. 1947 nr 23 poz. 90, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19470230090/O/D19470090.pdf>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>782</sup> J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne...*, s. 410.

<sup>783</sup> Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, Dz.U.2004.90.864/4, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/protokol-w-sprawie-przywilejow-i-immunitetow-unii-europejskiej-17099386>, [dostęp: 13.03.2022 r.]; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, EURATOM) nr 1023/2013 z dnia 22 października 2013 r. zmieniające regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej i warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej, Dz.U. L 287 z 29.10.2013, str. 15—62. Szerzej o przywilejach i immunitetach UE: M. Zieliński, *Przywileje i immunitety Unii Europejskiej na terytorium jej państw członkowskich*, „Państwo i Prawo”, 2/2017, s. 20-35.

<sup>784</sup> J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne...*, s. 417.

<sup>785</sup> M. Zieliński, *Przywileje i immunitety Unii Europejskiej na terytorium jej państw członkowskich*, „Państwo i Prawo”, 2/2017, s. 23.

<sup>786</sup> 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, Dz.U.UE.L.2018.212.1.

z nim (art. 96) EASA i jej personel, korzystają z przywilejów i immunitetów określonych we wspomnianym Protokole nr 7. Tym samym wszystkie postanowienia zawarte w tym akcie stosuje się nie tylko do samej Unii Europejskiej, ale także do EASA. Na mocy Protokołu lokale i budynki EASA są nietykalne. Co więcej, nie podlegają rewizji, rekwizycjom, konfiskacie lub wywłaszczeniu. W dalszej części określono, że mienie i aktywa Agencji nie podlegają żadnym środkom przymusu administracyjnego lub sądowego bez upoważnienia Trybunału Sprawiedliwości. Trzeba też zaznaczyć, że archiwa EASA są nietykalne. Na podstawie art. 3 aktywa, przychody i mienie EASA są zwolnione ze wszelkich podatków bezpośrednich. W tym dokumencie również podkreślono, że w celu komunikacji służbowej i przekazywania wszelkich dokumentów, EASA korzysta na terytorium każdego państwa członkowskiego z przywilejów przyznawanych przez dane państwo placówkom dyplomatycznym. Oprócz tego korespondencja służbowa i inne środki komunikacji służbowej EASA nie podlegają cenzurze (art. 5). Ponadto członkowie oraz pracownicy EASA mogą się posługiwać *laissez-passer* w trakcie podróży. W Rozdziale V Protokołu pojawiają się postanowienia odnoszące się do pracowników Agencji. Zgodnie z art. 11 pracownicy EASA korzystają z immunitetu jurysdykcyjnego co do dokonanych przez nich czynności służbowych. Immunitet ten obejmuje również słowa wypowiedziane lub napisane. Co więcej, pracownicy EASA korzystają z tego immunitetu po zakończeniu pełnienia funkcji. Innym udogodnieniem dla pracowników EASA jest to, iż oni oraz ich współmałżonkowie, członkowie rodziny, którzy pozostają na ich utrzymaniu, nie podlegają ograniczeniom imigracyjnym i nie są objęci formalnościami dotyczącymi rejestracji cudzoziemców. Ponadto pracownicy EASA korzystają z prawa przewozu bez opłat mebli, przedmiotów osobistego użytku czy samochodu. Należy podkreślić, że pracownicy Agencji są zwolnieni z krajowych podatków od dochodów, wynagrodzeń i dodatków wypłacanych przez Unię. Podkreślić należy, że kwestie szczegółowego statusu urzędników określa Regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej<sup>787</sup>. Trzeba zauważyć, że w samej treści Regulaminu w art. 1a pkt. 2 zaznaczono, że definicję urzędnika Unii stosuje się również do agencji unijnych. Niemniej jednak pewne postanowienia, wynikające z Regulaminu mogą nie dotyczyć agencji, np. art. 9 pkt. 1a. Zgodnie z nim agencje unijne mogą odstąpić od stosowania przepisów art. 1

---

<sup>787</sup> Regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej, Dz.U.UE.L.1968.56.1/1, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/regulamin-pracowniczy-urzednikow-unii-europejskiej-67432796>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

załącznika II dotyczącego członkostwa w Komitetach Pracowniczych w celu odzwierciedlenia składu ich personelu. Ponadto agencje mogą zdecydować o niewyznaczaniu zastępców we Wspólnym Komitecie lub we Wspólnych Komitetach przewidzianych w art. 2 załącznika II.

Nie można też zapomnieć, iż kwestie przywilejów i immunitetów Agencji oraz jej pracowników reguluje umowa pomiędzy rządem Republiki Federalnej Niemiec a EASA. W treści umowy uregulowane są aspekty odnoszące się, np. do podatków, ceł, nietykalności lokalu, archiwów. Co więcej, na jej mocy dyrektor wykonawczy Agencji i jego rodzina korzysta z przywilejów i immunitetów, do których są uprawnieni szefowie misji dyplomatycznych i członkowie ich rodzin na mocy Konwencji wiedeńskiej z dnia 18 kwietnia 1961 r. o stosunkach dyplomatycznych (art.12). Aczkolwiek nie dotyczy to przywilejów podatkowych i celnych wynikających z Konwencji wiedeńskiej z dnia 18 kwietnia 1961 r. o stosunkach dyplomatycznych<sup>788</sup>.

#### 4.1.5. *Ius standi*

Kolejnym atrybutem podmiotowości prawnomiędzynarodowej jest *ius standi*<sup>789</sup>. Przez ten termin rozumiemy zdolność do pozywania i bycia pozwanym przed międzynarodowe sądy i trybunały. Nie ulega wątpliwości, iż Unia Europejska może występować jako strona skarżąca czy być pozwana. Co więcej, może uczestniczyć w sporach, będąc stroną trzecią<sup>790</sup>. Trzeba zaznaczyć, że na mocy art. 34 ust. 1 Statusu MTS Unia Europejska nie będzie uczestniczyć w postępowaniach przed Międzynarodowym Trybunałem Sprawiedliwości, z uwagi na to, iż nie jest ona państwem, lecz organizacją międzynarodową<sup>791</sup>. Lista spraw toczących się przed MTS potwierdza również to, że stroną postępowania są wyłącznie państwa<sup>792</sup>. Niemniej jednak Unia Europejska może uczestniczyć w postępowaniach w ramach Światowej

---

<sup>788</sup> Treść umowy między rządem Federalnej Republiki Niemiec a EASA: <https://archive.org/details/ger-bt-drucksache-18-11558/page/n5/mode/2up>, [dostęp: 27.03.2022 r.].

<sup>789</sup> Szerzej o odpowiedzialności organizacji międzynarodowych: Ł. Augustyniak, *Podmiotowość organizacji międzynarodowych jako przesłanka przypisania im odpowiedzialności*, „Państwo i Prawo” 2009, nr 4, s. 95-107; W. E. Holder, *International Organizations: Accountability and Responsibility*, Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law), APRIL 2-5, 2003, Vol. 97 (APRIL 2-5, 2003), pp. 231-236.

<sup>790</sup> M. Kawczyńska, 7.2.2. *Bezpośredni skutek norm WTO jako przesłanka warunkująca odpowiedzialność odszkodowawczą Unii Europejskiej*, [w:] *Pozazumowna odpowiedzialność odszkodowawcza Unii Europejskiej*, Warszawa 2016, s. 38.

<sup>791</sup> Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, Dz.U.1947.23.90, <https://arslege.pl/statut-miedzynarodowego-trybunalu-sprawiedliwosci/k352/>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>792</sup> Lista postępowań przed MTS: <https://www.icj-cij.org/en/pending-cases>, <https://www.icj-cij.org/en/contentious-cases>, [dostęp: 13.03.2022 r.].

Organizacji Handlu (ang. *World Trade Organization, WTO*)<sup>793</sup>. W tym przypadku organami biorącymi udział w rozstrzyganiu sporów są: Organ Rozwiązywania/Rozstrzygania Sporów (ang. *Dispute Settlement Body*, dalej DSB), panele, Organ Apelacyjny (ang. *Appellate Body*, dalej AB) oraz Sekretariat. Należy podkreślić, iż jako skarżąca UE wystąpiła w 109 sprawach<sup>794</sup>, jako pozwana w 90<sup>795</sup>, a jako strona trzecia 216<sup>796</sup>. Analizując sprawy, które były przedmiotem rozstrzygnięć DSB oraz AB, można zauważyć, iż nie ma tam ani jednej sprawy, w której uczestniczyłaby agencja unijna.

Jednakże należy zadać pytanie, czy agencje unijne są również wyposażone w atrybut podmiotowości prawnomiędzynarodowej, jakim jest *ius standi*? Jak to zostało ustalone w poprzednim podrozdziale, EASA nie zawiera umów międzynarodowych, a tym samym nie będzie ponosiła odpowiedzialności za naruszenie zobowiązań zawartych w umowach, które organizacje międzynarodowe mogą podpisywać. W tym wypadku Unia Europejska jest podmiotem prawa międzynarodowego, ponoszącym odpowiedzialność<sup>797</sup>.

Niemniej jednak, analizując postanowienia art. 94 ust. 2 rozporządzenia nr 2018/1139 można zauważyć, że EASA może być stroną w postępowaniu sądowym<sup>798</sup>. Co więcej, zgodnie z art. 97 odpowiedzialność umowna Agencji podlega właściwemu prawu odnoszącemu się do danej umowy. Z kolejnej części artykułu wynika, iż Trybunał Sprawiedliwości UE jest właściwy do wydawania orzeczeń na podstawie klauzul arbitrażowych zamieszczonych w umowach, które zawiera Agencja. Ustawodawca unijny uregulował też kwestie związane z odpowiedzialnością pozaumowną Agencji, która przejawia się tym, iż Agencja naprawia wszelkie szkody,

---

<sup>793</sup> Lista spraw z działem Wspólnot Europejskich, a potem Unii Europejskiej: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_by\\_country\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_by_country_e.htm), [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>794</sup> Przykładowa sprawa: DS611: China — Enforcement of intellectual property rights, [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds611\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds611_e.htm), [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>795</sup> Przykładowa sprawa: DS607: European Union — Measures Concerning the Importation of Certain Poultry Meat Preparations from Brazil, [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds607\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds607_e.htm), [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>796</sup> Przykładowa sprawa: DS605: Dominican Republic — Antidumping Measures on Corrugated Steel Bars, [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds605\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds605_e.htm), [dostęp: 13.03.2022 r.].

<sup>797</sup> Szerzej o odpowiedzialności Unii Europejskiej: M. Kawczyńska, *Pozaumowna odpowiedzialność odszkodowawcza Unii Europejskiej*, Warszawa 2016.

<sup>798</sup> 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, Dz.U.UE.L.2018.212.1.

które są wyrządzone przez nią lub jej personel w ramach wykonywania obowiązków. Trzeba zaznaczyć, że zgodnie z ust. 4 Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do orzekania w sporach dotyczących odszkodowania za szkody pozaumowne. Należy podkreślić, iż w przypadku odpowiedzialności osobistej personelu wobec Agencji mają zastosowanie przepisy określone w regulaminie pracowniczym lub warunkach zatrudnienia<sup>799</sup>.

## 5. Wnioski

Biorąc pod uwagę układ rozdziału trzeciego, wnioski podzielić można na dwie grupy: dotyczące EASA jako agencji unijnej oraz statusu EASA w świetle prawa międzynarodowego. Dokonując analizy charakteru prawnego EASA jako agencji unijnej, należy skłonić się ku tezie, że jest to agencja zdecentralizowana, która jest niezależna prawnie, organizacyjnie i finansowo. Potwierdza to fakt, że na mocy rozporządzenia nr 2018/1139 przyznana została jej osobowość prawna oraz to, że EASA może wydawać wiążące decyzje w sprawach indywidualnych. Analiza judykatury potwierdza, że EASA może być stroną w postępowaniu przed Trybunałem Sprawiedliwości, ale także indywidualnie oznaczone podmioty mogą wnieść skargę przeciwko decyzjom, które zostały podjęte przez Komisję Odwoławczą EASA. Omówiona wyżej problematyka – w szczególności wskazane orzeczenia sądów – dowodzi, że większość spraw toczących się przed Trybunałem Sprawiedliwości, w których stroną jest EASA, dotyczy spraw pracowniczych, a nie bezpieczeństwa lotniczego.

Dokonując analizy EASA w kontekście prawa międzynarodowego, można dojść do kilku wniosków. Po pierwsze, EASA bierze udział we współpracy międzynarodowej z państwami trzecimi czy organizacjami międzynarodowymi, np. ICAO. Po drugie, EASA nie jest wyposażona we wszystkie atrybuty podmiotowości prawnomiędzynarodowej, jakie mogłaby mieć organizacja międzynarodowa. Po trzecie, odwołując się do poszczególnych atrybutów podmiotowości międzynarodowej, należałoby się skłonić ku tezie, iż EASA nie jest organizacją międzynarodową. Mimo iż

---

<sup>799</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.



EASA zrzesza państwa, to niestety nie powstała na podstawie umowy międzynarodowej, lecz na mocy prawa wtórnego Unii Europejskiej, tzn. rozporządzenia z 2002 roku.

Po czwarte należy również pamiętać, że to nie EASA, ale Unia Europejska zawiera umowy międzynarodowe z państwami trzecimi w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Tym samym potwierdza to tezę, że *working arrangement*, które podpisuje Dyrektor Wykonawczy EASA, nie można zaklasyfikować jako umów międzynarodowych zawieranych przez państwa albo państwa i organizacje międzynarodowe. Jednakże nie można zapomnieć o umowach, które agencje unijne zawierają w celu ustalenia swoich siedzib. W tym wypadku przykładem mogą być umowy pomiędzy rządem Polski a Frontexem oraz rządem Niemiec a EASA. Należy mieć na uwadze, że doktryna prawa przyznaje tym umowom charakter wiążący, mimo iż kwestią dyskusyjną jest to czy są one umowami prawa międzynarodowego, czy prawa publicznego Unii Europejskiej.

Po piąte, problematyczny wydaje się też charakter *working arrangement*, które są podpisywane przez EASA i krajowe władze lotnicze. Należałoby się zgodzić z poglądami wyrażonymi w literaturze, zgodnie z którymi *working arrangement* nie są wiążące. Co więcej, w świetle rozważań przedstawionych w rozdziale III, trzeba stwierdzić, iż budowa *working arrangement* potwierdza również tezę, że ten dokument nie jest umową międzynarodową. Interesującą kwestię stanowi też to, że sama nazwa sygnalizuje, że *arrangement* i *agreement* są dwoma odmiennymi pod względem prawnym dokumentami. Zasadnym wydaje się uznanie, że pomimo różnych nazw użytych w polskich wersjach rozporządzeń z 2002, 2008 i 2018 w porównaniu z wersjami rozporządzeń w języku angielskim, charakter *working arrangement* nie uległ zmianie.

Po szóste, rozpatrując strukturę i treść memorandum of understanding, memorandum of cooperation, technical implementation procedures, maintenance annex guidance, trzeba uznać, iż wymienione dokumenty nie mają wiążącego charakteru i należałoby je zaklasyfikować jako *soft law*.

Po siódme, analizując dostępne umowy w United Nations Treaty Series Online można stwierdzić, iż EASA nie zarejestrowała żadnej *working arrangement*, którą podpisała. Tym samym potwierdza to tezę o niewiązącym charakterze tych dokumentów.

Po ósme EASA nie jest wyposażona w *ius standi*. Agencja ta nie była nigdy pozwana przed międzynarodowe sądy i trybunały oraz nikogo nie pozwała. Niemniej jednak w świetle prawa unijnego może być stroną postępowania sądowego i ma zdolność do czynności prawnych.

Po dziewiąte zgodnie z Protokołem nr 7 do EASA mają zastosowanie przywileje i immunitety Unii Europejskiej. Ponadto na mocy umowy między rządem Niemiec a EASA, Dyrektor Wykonawczy i jego rodzina mogą korzystać przywilejów i immunitetów na podstawie Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych.

## Rozdział IV Kompetencje quasi-regulacyjne

Biorąc pod uwagę cel niniejszego rozdziału, należy zadać następujące pytania: czy EASA posiada kompetencje regulacyjne?; Czym jest proces regulacyjny (ang. *rulemaking procedure*)?; Jakie działania regulacyjne podejmuje EASA?; Jak wygląda proces regulacyjny EASA, którego celem jest tworzenie projektów przepisów prawa Unii Europejskiej, dotyczących bezpieczeństwa lotniczego?; Czy na przestrzeni lat proces regulacyjny uległ zmianie?; Jakie dokumenty zostają opublikowane przez EASA w trakcie *rulemaking procedure* i poza nią?; Jaki jest charakter prawny tych dokumentów?

### 1. Proces regulacyjny

#### 1.1. Cel i przebieg procesu regulacyjnego

Mając na względzie pierwsze pytanie, trzeba zaznaczyć, że EASA nie bierze formalnego udziału w procesie legislacyjnym<sup>800</sup>, a tylko wspiera Komisję poprzez tworzenie projektów przepisów prawnych<sup>801</sup>. W konsekwencji tego uznaje się, że ma kompetencje *quasi-regulacyjne*<sup>802</sup>. Również to stanowisko popiera J. Saurer<sup>803</sup> oraz T. Tridimas<sup>804</sup>, którzy klasyfikują EASA jako agencję *quasi-regulacyjną*. Ten ostatni również powołuje się na opinię P. Cragia, w której podkreśla się, że omawiana Agencja posiada *strong recommendatory power*<sup>805</sup>. Ponadto wskazuje, iż rola EASA w tworzeniu prawa jest istotna, ponieważ to ona przygotowuje szczegółowe projekty przepisów prawnych z zakresu bezpieczeństwa lotniczego<sup>806</sup>. Wedle M. Chamon Komisja Europejska nie musi brać pod uwagę projektów przepisów Agencji. Jednakże poprzez to, iż odnoszą się do zagadnień technicznych w lotnictwie, to Komisja ma mniejszą swobodę decyzji, co do ich treści<sup>807</sup>. W konsekwencji tego można stwierdzić, iż w kształtowaniu postanowień z zakresu transportu lotniczego, wymagana

---

<sup>800</sup> Szerzej o procesach decyzyjnych w Unii Europejskiej: M. Witkowska, *Procesy decyzyjne w Unii Europejskiej*, Warszawa 2004.

<sup>801</sup> H. C. H. Hofmann, *Agency design in the European Union*, (2010) 28 Windsor Yearbook of Access to Justice, s. 313.

<sup>802</sup> O. Łachacz, *Agencje jako element unijnej inżynierii decyzyjnej*, [w:] *Procedury decyzyjne Unii Europejskiej*, J. Galster, A. Szczerba (red.), Warszawa 2022, s. 166.

<sup>803</sup> J. Saurer, *The Accountability of Supranational Administration: The Case of European Union Agencies*, *American University International Law Review* 24, no. 3 (2009): 465.

<sup>804</sup> T. Tridimas, *Community Agencies, Competition Law, and ECSB Initiatives on Securities Clearing and Settlement*. Yearbook of European Law, 28, 2009, s. 235.

<sup>805</sup> P. Craig, *EU Administrative Law*, Oxford 2012, s. 150.

<sup>806</sup> Ibidem.

<sup>807</sup> M. Chamon, *EU Agencies: Legal and Political Limits to the Transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 35-36.

jest specjalistyczna wiedza, której Komisji w tym obszarze nie posiada. Potwierdza to opinia nr 4/2012 EASA, w której podkreśla się, że Parlament Europejski i Rada zażądali od Agencji, aby udzieliła pomocy Komisji Europejskiej w opracowaniu projektu przepisów, mającego zmienić przepisy techniczne (Q EU-OPS)<sup>808</sup>.

Z kolei M. Busuioc zaznacza, że wspomniana agencja posiada kompetencje do podejmowania wiążących decyzji (ang. *decision-making*) oraz ma wpływ na wydawanie przepisów (ang. *quasi-regulatory*)<sup>809</sup>. Co więcej, wskazuje, iż EASA wydaje niewiążące specyfikacje certyfikacyjne (ang. *certification specifications*), które przemysł lotniczy traktuje jako wiążące<sup>810</sup>.

Odnosząc się do terminu *rulemaking procedure*, należy wskazać, iż nie ma jednolitego stanowiska, co do polskiego odpowiednika tego słowa. Zauważyć można następujące tłumaczenia: *proces legislacyjny*<sup>811</sup> czy *proces regulacyjny*<sup>812</sup>. Pierwszy z zaproponowanych wariantów pojawił się na stronie ULC<sup>813</sup>. Jednakże trzeba ocenić go negatywnie ze względu na to, iż EASA nie bierze udziału w oficjalnym procesie legislacyjnym Unii Europejskiej<sup>814</sup>, a tylko opracowuje projekty przepisów. Co więcej, *proces legislacyjny w języku wyjściowym (źródłowym)*<sup>815</sup>, czyli w języku angielskim występuje jako *legislative procedure*, co również potwierdza, iż *rulemaking procedure* oraz *legislative procedure*, są to dwa odrębne terminy.

Wydaje się, że najbardziej właściwym odpowiednikiem jest *proces regulacyjny*. Za takim stanowiskiem może przemawiać to, iż EASA ma kompetencje quasi-regulacyjne. W ten sposób ma wpływ na kształt przyszłych przepisów prawnych, odnoszących się do lotnictwa cywilnego, poprzez przygotowywanie projektów rozporządzeń. Co więcej,

---

<sup>808</sup> Opinia EASA nr 04/2012, pkt 15, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9706/pl>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>809</sup> M. Busuioc, *European agencies and their boards: promises and pitfalls of accountability beyond design*, Journal of European Public Policy, 2012, 19:5, s. 723; M. Busuioc, *European Agencies Law and Practices of Accountability*, Oxford 2013, s. 38. Również T. Tridimas podkreśla tak jak M. Busuioc, że EASA ma takie kompetencje: T. Tridimas, *Community Agencies...*, s. 236.

<sup>810</sup> M. Busuioc, *European Agencies Law...*, s. 41.

<sup>811</sup> Tłumaczenie to pojawiło się na stronie ULC: <https://www.ulc.gov.pl/pl/urząd/kierownictwo/248-wazne/1482-easa>, [dostęp: 28.10.2022 r.].

<sup>812</sup> Tłumaczenie to pojawiło się w dokumentach EASA tłumaczonych na język polski: Załącznik 2 do opinii EASA nr 3/2007, s. 14, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9747/pl>, [dostęp: 01.11.2022 r.].

<sup>813</sup> <https://www.ulc.gov.pl/pl/urząd/kierownictwo/248-wazne/1482-easa>, [dostęp: 28.10.2022 r.].

<sup>814</sup> Szerzej o modelu procesu legislacyjnego: R. Grzeszczak, *Model procesu legislacyjnego w Unii Europejskiej*, [w:] *15 lat funkcjonowania modelu rządowego procesu legislacyjnego a perspektywa porównawcza*, red. W. Brzozowski, A. Krzywoń, Warszawa 2015, s. 58-69.

<sup>815</sup> Język, w którym jest napisany tekst i mający podlegać procesom translatorskim.

stosując tę samą metodę tłumaczenia<sup>816</sup> (*ekwiwalencję formalną*<sup>817</sup>) z języka wyjściowego na język docelowy jak w przypadku *legislative procedure* - proces legislacyjny, posługiwanie się terminem *proces regulacyjny* w odniesieniu do *rulemaking procedure* byłoby uzasadnione. W konsekwencji tego w dalszej części dysertacji będzie używany właśnie taki odpowiednik.

Zważywszy na pytanie, dotyczące pojęcia *rulemaking procedure*, trzeba zaznaczyć, iż nie ma jego definicji. Jednakże w decyzjach Zarządu EASA (2007<sup>818</sup>, 2012<sup>819</sup>, 2015<sup>820</sup>) pojawia się wyjaśnienie terminu *rulemaking*. Jak wskazuje się jest to tworzenie i wydawanie przepisów, które zmierza do wykonania rozporządzenie bazowego (ang. *rulemaking shall mean the development and issuance of rules for the implementation of the Basic Regulation*)<sup>821</sup>. Dopiero w 2022 r. definicja *rulemaking* uległa minimalnej zmianie: *rulemaking means the action and process for the development of regulatory material*<sup>822</sup>. Jednakże cel tego procesu pozostał taki sam.

Obecnie podstawa prawna dla realizacji procesu regulacyjnego wynika z art. 115 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139, który stanowi, iż do kompetencji Zarządu EASA należy opracowanie procedur wydawania opinii, warunków certyfikacji i materiałów poradnikowych<sup>823</sup>. Wcześniej ta kwestia była uregulowana w art. 43 ust. 1 rozporządzenia nr 1592/2002<sup>824</sup> oraz art. 52 ust. 1 rozporządzenia nr 216/2008<sup>825</sup>.

---

<sup>816</sup> Szerzej o metodach tłumaczeń i ekwiwalencji: K. Szczurek, *Ekwiwalencja w przekładzie unijnej terminologii prawnej*, *Studia Germanica Gedanensia* 17, 2008, s. 295-306; A. Kizińska, *Ekwiwalencja w tłumaczeniu tekstów prawnych i prawniczych. Polskie i brytyjskie prawo spadkowe*, Warszawa 2015.

<sup>817</sup> *Ekwiwalencja formalna* polega na sztywnym przekładzie tekstu. W tym wypadku ważna jest dosłowność oraz tekst wyjściowy. Przykładem ekwiwalencji formalnej może być, np. ang. *first degree murder* tłumaczone na *morderstwo pierwszego stopnia*.

<sup>818</sup> EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5606/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>819</sup> EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3942/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>820</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>821</sup> Ta sama definicja występuje w decyzjach Zarządu z 2007, 2012 oraz z 2015.

<sup>822</sup> EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136443/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>823</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>824</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>825</sup> 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

Analizując treść wskazanych przepisów, trzeba podkreślić, iż postanowienia zawarte w tych artykułach są podobne do aktualnego art. 115. Mając na względzie powyższe, należy wskazać, iż Zarząd EASA po raz pierwszy ustanowił wspomniane procedury w 2003 roku<sup>826</sup>. Następne decyzje w tym zakresie zostały wydane w: 2007 roku (08/2007)<sup>827</sup>; 2012 (01/2012)<sup>828</sup>; 2015 (18/2015)<sup>829</sup>; 2022 (01/2022)<sup>830</sup>.

Dla ustalenia, jaki jest cel i przebieg procesu regulacyjnego EASA, trzeba odnieść się do powyżej wskazanych decyzji Zarządu EASA w kwestii *rulemaking procedure*<sup>831</sup>. Dokonując ich analizy, można uznać, iż celem tego procesu jest wydanie opinii, specyfikacji certyfikacyjnych czy też materiałów poradnikowych. Podkreślić przy tym należy, że do opinii dołączone są projekty przepisów, które są przekazywane Komisji Europejskiej, aby ta mogła w trakcie procesu legislacyjnego wprowadzić je w życie.

Odpowiadając na pytanie odnośnie do przebiegu *rulemaking procedure*<sup>832</sup>, należy zaznaczyć, iż zgodnie z decyzją Zarządu z 2022 r.<sup>833</sup>, Dyrektor Wykonawczy inicjuje zadanie regulacyjne, które może być zawarte w dokumencie EPAS (art. 3)<sup>834</sup>. Przed rozpoczęciem tego etapu dyrektor konsultuje się z Komisją Europejską oraz ciałami doradczymi EASA.

Zgodnie z art. 3 pkt 2 Dyrektor EASA przygotowuje informacje odnośnie do zadania regulacyjnego, które ma być zainicjowane. Jest ono publikowane w formie *zakresu zadań* (ang. *terms of reference, ToR*). Dokument ten powinien zawierać, m.in. cel, opis, rozwój i czas trwania projektu. Warto zaznaczyć, iż pierwszym dostępnym

---

Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, Dz.U. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

<sup>826</sup> Wykaz decyzji Zarządu, odnoszących się do *rulemaking procedure*: <https://www.easa.europa.eu/official-publication/rulemaking-procedures>, [dostęp: 03.10.2022 r.]. Niestety pod decyzją Zarządu 07/2003 jest umieszczona decyzja z 2007 r. Błąd ten został zasygnalizowany EASA poprzez użycie formularza kontaktowego. Jednakże zgłoszenie tej uwagi pozostało bez odpowiedzi EASA.

<sup>827</sup> EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5606/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>828</sup> EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3942/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>829</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>830</sup> EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136443/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>831</sup> Wykaz decyzji Zarządu, odnoszących się do *rulemaking procedure*: <https://www.easa.europa.eu/official-publication/rulemaking-procedures>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>832</sup> Szerzej o przebiegu *rulemaking procedure*: L. Mustert, M. Scholten, *Controls in the case of the EU civil aviation safety rules*, w: *Controlling EU Agencies. The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, red. M. Scholten, A. Brenninkmeijer, Northampton 2020, s. 255-256.

<sup>833</sup> EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136443/en>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>834</sup> European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2022-2026, v. II, <https://www.easa.europa.eu/downloads/134919/en>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

ToR na stronie EASA jest TOR Nr: CS-AWO/02 z 2004 r.<sup>835</sup>, a ostatnimi są: ToR RTM.0737, odnoszący się do elektronicznego licencjonowania personelu w Europie<sup>836</sup> oraz ToR RMT.0196 (stan na listopad 2022 rok), dotyczący wymagań do urządzeń symulatora lotu<sup>837</sup>. We wspomnianym TOR Nr: CS-AWO/02 z 2004 roku<sup>838</sup> wyszczególniono przedmiot; problem; cel; zadania; metody; czas trwania projektu oraz skład.

Kolejnym krokiem po opublikowaniu ToR jest przygotowanie projektu przepisów. W tym miejscu należy podkreślić, iż postanowienia projektu przyjmują formę *zawiadomienia o proponowanej zmianie* (ang. *Notice of Proposed Amendment, NPA*)<sup>839</sup>. Pierwsza NPA, która wynika z art. 6 decyzji Zarządu nr 1-2022<sup>840</sup> została opublikowana 30 czerwca 2022 r.<sup>841</sup>. W treści NPA znajdują się wstępny plan procesu regulacyjnego z wyodrębnieniem na poszczególne etapy<sup>842</sup>. Co więcej, zamieszczone są tam informacje, odnoszące się do działań, jakie mają być podjęte, aby zmienić regulacje prawne oraz projekt przepisów. Ponadto przedstawia się tam *ocenę wpływu* (ang. *impact assessment, IA*).

Potem przeprowadzane są konsultacje<sup>843</sup>, których celem jest zgłoszenie uwag, do opracowanego przez EASA projektu przepisów (NPA), poprzez *Comment Response Tool (CRT)*<sup>844</sup>. Następnie dyrektor EASA ocenia zgłoszone uwagi (art. 6 pkt 6-8). Ostatnim etapem jest opublikowanie propozycji przepisów dla Komisji Europejskiej oraz wydanie decyzji, zawierającej: CS, DS, AMC lub GM (art. 7 pkt 1 i 2). Trzeba wskazać, iż EASA w trakcie procesu regulacyjnego na podstawie decyzji Zarządu z

---

<sup>835</sup> TOR Nr: CS-AWO/02, <https://www.easa.europa.eu/downloads/9328/en>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

<sup>836</sup> ToR RTM.0737, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137067/en>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

<sup>837</sup> ToR RMT.0196, <https://www.easa.europa.eu/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions/tor-rmt0196>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

<sup>838</sup> TOR Nr: CS-AWO/02, <https://www.easa.europa.eu/downloads/9328/en>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

<sup>839</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 376 NPAs: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>840</sup> EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136443/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>841</sup> Notice of Proposed Amendment 2022-06 in accordance with Article 6 of MB Decision No 1-2022, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136705/en>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>842</sup> Schemat tworzenia NPA: [https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20\(NPA\).pdf](https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20(NPA).pdf), [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>843</sup> Szerzej o konsultacjach w trakcie procesu regulacyjnego agencji: R. Joosen, *The tip of the iceberg – interest group behaviour in rule drafting and consultations during EU agency rulemaking*, *Journal of European Public Policy*, 27:11, 2020, s. 1677-1697.

<sup>844</sup> Jest to specjalna strona, na której można zamieszczać komentarze do NPA, <https://hub.easa.europa.eu/crt/>, [dostęp: 30.10.2022 r.]. EASA opublikowała też specjalny przewodnik, odnoszący się do posługiwania się tym narzędziem: [https://hub.easa.europa.eu/crt/\\_static/help/easa\\_crt\\_commentator\\_guide.pdf](https://hub.easa.europa.eu/crt/_static/help/easa_crt_commentator_guide.pdf), [dostęp: 30.10.2022 r.].

2022 roku, może wydawać nie tylko CS, AMC, GM oraz *szczegółowe specyfikacje* (ang. *detailed specifications*, DSs), które też są niewiążące. Jest to nowy rodzaj dokumentu, który nie pojawił się we wcześniejszych decyzjach Zarządu. Zaznaczyć należy, iż EASA w decyzji Zarządu z 2022 r. nie używa określeń ToR, NPA, CRD, ale analizując treść kolejnych etapów procesu regulacyjnego, można uznać, że odnosi się do tych dokumentów, których nazwy pojawiały się w decyzjach Zarządu z 2007 r., 2012 r. oraz 2015 r.

## 1.2. Ewolucja procesu regulacyjnego

### 1.2.1. Proces regulacyjny z 2003 i 2007 roku

Na podstawie decyzji Zarządu EASA z 2003 roku po raz pierwszy określono procedury, odnoszące się do procesu regulacyjnego<sup>845</sup>. Następnie w 2007 r.<sup>846</sup> Zarząd wydał kolejny dokument, w którym zaktualizował sposób przeprowadzenia *rulemaking procedure*<sup>847</sup>. W treści niego znajdują się definicje: *rulemaking*, *rules*, *regulatory impact assessment*, a proces regulacyjny jest podzielony na następujące etapy: programowanie (ang. *programming*), inicjowanie (ang. *initiation*), projektowanie (ang. *drafting*), konsultacje (ang. *consultation*), ocena komentarzy (ang. *review of comments*), wydanie i publikacja (ang. *adoption and publication*).

W trakcie pierwszego etapu dyrektor wykonawczy przygotowuje coroczny program tzw. *rulemaking programme*<sup>848</sup> po konsultacji z *Safety Standards Committee* i *the Advisory Group of National Authorities* (art. 3 decyzji Zarządu nr 08-2007<sup>849</sup>). Dokument ten zawiera *zadania regulacyjne* (ang. *rulemaking task - RMT*), które mają być zainicjowane w wyznaczonym przez program czasie.

---

<sup>845</sup> Niestety nie można dokonać analizy decyzji z 2003 roku ze względu na to, iż decyzja Zarządu z 2003 jest nie dostępna na stronie EASA.

<sup>846</sup> EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/MB%20Decision%2008-2007%20amending%20rulemaking%20procedure.pdf>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>847</sup> Niestety nie można dokonać analizy porównawczej decyzji z 2003 roku i z 2007 ze względu na to, iż decyzja z 2003 jest nie dostępna na stronie EASA.

<sup>848</sup> Lista Rulemaking programmes: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/rulemaking-programmes>, [dostęp: 01.10.2022 r.].

<sup>849</sup> EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/MB%20Decision%2008-2007%20amending%20rulemaking%20procedure.pdf>, [dostęp: 22.11.2022 r.].



Potem Dyrektor EASA opracowuje *zakres zadań*<sup>850</sup> (ang. *terms of reference, ToR*)<sup>851</sup>, które trzeba opublikować na stronie EASA. Dokument ten powinien zawierać, m.in. cel, opis, rozwój i czas trwania projektu. Kolejnym krokiem po opublikowaniu ToR jest przygotowanie projektu przepisów (art. 5 pkt 3) w formie *zawiadomienia o proponowanej zmianie* (ang. *Notice of Proposed Amendment, NPA*)<sup>852</sup>. W jego treści znajdują się wstępny plan procesu regulacyjnego z wyodrębnieniem na poszczególne etapy<sup>853</sup>. Podkreślić należy, że zamieszczone są tam informacje, odnoszące się do działań, jakie mają być podjęte, aby zmienić regulacje prawne oraz projekt przepisów. Ponadto przedstawia się tam *ocenę skutków regulacji* (ang. *regulatory impact assessment, RIA*<sup>854</sup>). Co więcej, na podstawie art. 14 decyzji Zarządu z 2007 r., można przed wydaniem NPA opublikować *wcześniejsze zawiadomienie o proponowanej zmianie* (ang. *advance notice of proposed amendment, A-NPA*), kiedy wymagane jest szersze omówienie danego zagadnienia, uwzględniając nowe koncepcje, dane oraz informacje, przed opracowaniem NPA<sup>855</sup>. Okres trwania konsultacji, odnoszących się do A-NPA, ustala Dyrektor Wykonawczy. Warto podkreślić, iż wydanie A-NPA nie zastępuje publikacji NPA. Celem przygotowania A-NPA jest konieczność przeanalizowania możliwych rozwiązań dla konkretnego przypadku. Przykładem jest A-NPA, odnosząca się do wymagań ochrony środowiska dla naddźwiękowych samolotów transportowych<sup>856</sup>, zainicjowana zadaniem regulacyjnym RTM.0733<sup>857</sup>.

---

<sup>850</sup> Tłumaczenie *Terms of Reference* na *zakres zadań* pojawiło się w przetłumaczonych na język polski dokumentach EASA, np. Opinii nr 05/2013 odnośnie do procedury sterylnej kabiny załogi lotniczej: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9718/pl>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

<sup>851</sup> Lista ToR - <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>852</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 376 NPAs: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>853</sup> Schemat tworzenia NPA: [https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20\(NPA\).pdf](https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20(NPA).pdf), [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>854</sup> Szerzej o RIA: R. Bull, J. Ellig, *Judicial Review of Regulatory Impact Analysis: Why Not The Best?*, *Administrative Law Review*, Vol. 69, No. 4 (Fall 2017), pp. 725-840; R. T. Bull and J. Ellig, *Statutory Rulemaking Considerations and Judicial Review of Regulatory Impact Analysis*, *Administrative Law Review*, Fall 2018, Vol. 70, No. 4 (Fall 2018), pp. 873-959

<sup>855</sup> EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/MB%20Decision%2008-2007%20amending%20rulemaking%20procedure.pdf>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>856</sup> Advance Notice of Proposed Amendment 2022-05, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136561/en>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>857</sup> ToR RTM.0733 <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/134308/en>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

Na kolejnym etapie przeprowadza się konsultacje<sup>858</sup> (art. 6), których celem jest zgłoszenie uwag, do opracowanego przez EASA projektu przepisów (NPA), poprzez *Comment Response Tool (CRT)*<sup>859</sup>. Ten etap trwa trzy miesiące od publikacji NPA (art. 6 pkt 4). Następnie dyrektor EASA ocenia zgłoszone uwagi i publikuje je (w ciągu 3 miesięcy od zakończenia konsultacji, art. 7 pkt 2) na stronie EASA w formie *Comment Response Document (CRD)*<sup>860</sup>, który zawiera listę komentujących podmiotów oraz komentarze i odpowiedzi na nie. Ostatnim etapem (ang. *adoption and publication*) jest wydanie opinii lub decyzji. Trzeba podkreślić, iż dyrektor publikuje swoją decyzję nie wcześniej niż na dwa miesiące po publikacji CRD (art. 8). Decyzja Zarządu z 2007 roku w art. 9 i 10 określa skład *Safety Standards Committee* i *the Advisory Group of National Authorities*, które były grupami doradczymi w tworzeniu projektów przepisów. Pierwsza z wymienionych składała się z przedstawicieli organizacji, a w skład tej drugiej - po jednej osobie z każdego państwa członkowskiego, która będzie reprezentowała właściwe organy krajowe<sup>861</sup>.

### 1.2.2. Proces regulacyjny z 2012 roku

W treści decyzji Zarządu EASA z 2012 r. znajdowały się definicje: *rulemaking*, *rules*, *regulatory impact assessment*<sup>862</sup>. Z kolei proces regulacyjny jest podzielony na następujące etapy: programowanie (ang. *programming*), inicjowanie (ang. *initiation*), projektowanie (ang. *drafting*), konsultacje (ang. *consultation*), ocena komentarzy (ang. *review of comments*), wydanie i publikacja (ang. *adoption and publication*).

W trakcie pierwszego etapu dyrektor wykonawczy przygotowywał 4-letni program tzw. *rulemaking programme*<sup>863</sup> po konsultacji z *Safety Standards Committee*, *the Advisory Group of National Authorities* i *the Thematic Advisory Groups* (art. 3 decyzji

<sup>858</sup> Szerzej o konsultacjach w trakcie procesu regulacyjnego agencji: R. Joosen, *The tip of the iceberg – interest group behaviour in rule drafting and consultations during EU agency rulemaking*, *Journal of European Public Policy*, 27:11, 2020, s. 1677-1697.

<sup>859</sup> Jest to specjalna strona, na której można zamieszczać komentarze do NPA, <https://hub.easa.europa.eu/crt/>, [dostęp: 30.10.2022 r.]. EASA opublikowała też specjalny przewodnik, odnoszący się do posługiwania się tym narzędziem: [https://hub.easa.europa.eu/crt/\\_static/help/easa\\_crt\\_commentator\\_guide.pdf](https://hub.easa.europa.eu/crt/_static/help/easa_crt_commentator_guide.pdf), [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>860</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 334 CRD: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/comment-response-documents>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>861</sup> EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/MB%20Decision%2008-2007%20amending%20rulemaking%20procedure.pdf>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>862</sup> EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2001-2012%20Revised%20MB%20Decision%20RM%20Process%20.pdf>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>863</sup> Lista Rulemaking programmes: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/rulemaking-programmes>, [dostęp: 01.10.2022 r.].

Zarządu nr 01-2012<sup>864</sup>). Dokument ten zawierał *zadania regulacyjne* (ang. *rulemaking task - RMT*), które miały być zainicjowane w wyznaczonym przez program czasie.

Na kolejnym etapie Dyrektor EASA opracowywał *zakres zadań*<sup>865</sup> (ang. *terms of reference, ToR*)<sup>866</sup>, które trzeba było opublikować na stronie EASA. Dokument ten zawierał, m.in. cel, opis, rozwój i czas trwania projektu. Kolejnym krokiem po opublikowaniu ToR było przygotowanie projektu przepisów (art. 5 pkt 3) w formie *zawiadomienia o proponowanej zmianie* (ang. *Notice of Proposed Amendment, NPA*)<sup>867</sup>. W jego treści znajdował się wstępny plan procesu regulacyjnego z wyodrębnieniem na poszczególne etapy<sup>868</sup>. W NPA zamieszczone były informacje, które odnosiły się do działań, jakie mają być podjęte, aby zmienić regulacje prawne oraz projekt przepisów. Ponadto przedstawiało się tam *ocenę skutków regulacji* (ang. *regulatory impact assessment, RIA*)<sup>869</sup>. Podkreślić trzeba, iż na podstawie art. 14 decyzji Zarządu z 2012 roku, można było przed wydaniem NPA opublikować *wcześniejsze zawiadomienie o proponowanej zmianie* (ang. *advance notice of proposed amendment, A-NPA*), kiedy wymagane było szersze omówienie danego zagadnienia, uwzględniając nowe koncepcje, dane oraz informacje, przed opracowaniem NPA<sup>870</sup>. Okres trwania konsultacji, odnoszących się do A-NPA, ustalał Dyrektor Wykonawczy. Warto podkreślić, iż wydanie A-NPA nie zastępuje publikacji NPA. Celem przygotowania A-NPA była konieczność przeanalizowania możliwych rozwiązań dla konkretnego przypadku.

---

<sup>864</sup> EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2001-2012%20Revised%20MB%20Decision%20RM%20Process%20.pdf>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>865</sup> Tłumaczenie *Terms of Reference* na *zakres zadań* pojawiło się w przetłumaczonych na język polski dokumentach EASA, np. Opinii nr 05/2013 odnośnie do procedury sterylnej kabiny załogi lotniczej: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9718/pl>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

<sup>866</sup> Lista ToR- <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>867</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 376 NPAs: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>868</sup> Schemat tworzenia NPA: [https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20\(NPA\).pdf](https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20(NPA).pdf), [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>869</sup> Szerzej o RIA: R. Bull, J. Ellig, *Judicial Review of Regulatory Impact Analysis: Why Not The Best?*, *Administrative Law Review*, Vol. 69, No. 4 (Fall 2017), pp. 725-840; R. T. Bull and J. Ellig, *Statutory Rulemaking Considerations and Judicial Review of Regulatory Impact Analysis*, *Administrative Law Review*, Fall 2018, Vol. 70, No. 4 (Fall 2018), pp. 873-959.

<sup>870</sup> EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2001-2012%20Revised%20MB%20Decision%20RM%20Process%20.pdf>, [dostęp: 22.12.2022 r.].

Następnie były przeprowadzane konsultacje<sup>871</sup> (art. 6), których celem jest zgłoszenie uwag, do opracowanego przez EASA projektu przepisów (NPA), poprzez *Comment Response Tool (CRT)*<sup>872</sup>. Ten etap trwał od miesiąca do trzech od publikacji NPA (art. 6 pkt 4). Następnie dyrektor EASA oceniał zgłoszone uwagi i publikuje je na stronie EASA w formie *Comment Response Document (CRD)*<sup>873</sup>. Ostatnim etapem (ang. *adoption and publication*) było wydanie opinii, decyzji. Decyzja Zarządu z 2012 roku w art. 9 i 10 określała skład *Safety Standards Committee*, *Rulemaking Advisory Group of National Authorities (RAG)* oraz *Thematic Advisory Group (TAG)*<sup>874</sup>. Członkami grupy doradczej z art. 9 byli przedstawiciele organizacji. Z kolei w grupach, określonych w art. 10 (RAG oraz TAG), znajdowali się reprezentanci odpowiednich organów krajowych.

### 1.2.3. Proces regulacyjny z 2015 roku

Analizując treść decyzji zarządu z 2015 r. w procesie regulacyjnym, można było wyróżnić następujące etapy: programowanie (ang. *programming*), inicjowanie (ang. *initiation*), projektowanie (ang. *drafting*), konsultacje (ang. *consultation*), ocena komentarzy (ang. *review of comments*), wydanie i publikacja (ang. *adoption and publication*)<sup>875</sup>.

Dyrektor Wykonawczy przygotowywał 5-letni program tzw. *rulemaking programme*<sup>876</sup> po konsultacji z państwami członkowskimi, ciałami doradczymi i Komisją Europejską (art. 3 decyzji Zarządu nr 18-2015<sup>877</sup>). Dokument ten zawierał *zadania regulacyjne* (ang. *rulemaking task - RMT*), które miały być zainicjowane w

---

<sup>871</sup> Szerzej o konsultacjach w trakcie procesu regulacyjnego agencji: R. Joosen, *The tip of the iceberg – interest group behaviour in rule drafting and consultations during EU agency rulemaking*, *Journal of European Public Policy*, 27:11, 2020, s. 1677-1697.

<sup>872</sup> Jest to specjalna strona, na której można zamieszczać komentarze do NPA, <https://hub.easa.europa.eu/crt/>, [dostęp: 30.10.2022 r.]. EASA opublikowała też specjalny przewodnik, odnoszący się do posługiwania się tym narzędziem: [https://hub.easa.europa.eu/crt/\\_static/help/easa crt commentator guide.pdf](https://hub.easa.europa.eu/crt/_static/help/easa crt commentator guide.pdf), [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>873</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 334 CRD: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/comment-response-documents>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>874</sup> EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2001-2012%20Revised%20MB%20Decision%20RM%20Process%20.pdf>, [dostęp: 22.12.2022 r.].

<sup>875</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>876</sup> Lista Rulemaking programmes: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/rulemaking-programmes>, [dostęp: 01.10.2022 r.].

<sup>877</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

wyznaczonym przez program czasie. Przedstawiony powyżej etap był określany mianem *programming*.

Potem Dyrektor EASA opracowywał *zakres zadań*<sup>878</sup> (ang. *terms of reference, ToR*)<sup>879</sup>, które trzeba opublikować na stronie EASA. Dokument ten powinien zawierać, m.in. cel, opis, rozwój i czas trwania projektu.

Kolejnym krokiem po opublikowaniu ToR było przygotowanie projektu przepisów. W tym miejscu należy podkreślić, iż przepisy projektu przyjmowały formę *zawiadomienia o proponowanej zmianie* (ang. *Notice of Proposed Amendment, NPA*)<sup>880</sup>. W jego treści znajdował się wstępny plan procesu regulacyjnego z wyodrębnieniem na poszczególne etapy<sup>881</sup>. Co więcej, były zamieszczone tam informacje, odnoszące się do działań, jakie miały być podjęte, aby zmienić regulacje prawne oraz projekt przepisów. Ponadto przedstawiało się tam *ocenę skutków regulacji* (ang. *regulatory impact assessment, RIA*<sup>882</sup>) i *wstępną ocenę skutków regulacji* (ang. *preliminary impact assessment, PIA*<sup>883</sup>).

Wedle art. 14 decyzji Zarządu z 2015 roku, EASA mogła przed wydaniem NPA opublikować *wcześniejsze zawiadomienie o proponowanej zmianie* (ang. *advance notice of proposed amendment, A-NPA*), kiedy wymagane było szersze omówienie danego zagadnienia, uwzględniając nowe koncepcje, dane oraz informacje, przed opracowaniem NPA<sup>884</sup>. Okres trwania konsultacji, odnoszących się do A-NPA, ustalał Dyrektor Wykonawczy. Warto podkreślić, iż wydanie A-NPA nie zastępowało publikacji NPA. Celem przygotowania A-NPA była konieczność przeanalizowania możliwych rozwiązań dla konkretnego przypadku.

---

<sup>878</sup> Tłumaczenie *Terms of Reference* na *zakres zadań* pojawiło się w przetłumaczonych na język polski dokumentach EASA, np. Opinii nr 05/2013 odnośnie do procedury sterylnej kabiny załogi lotniczej: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9718/pl>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

<sup>879</sup> Lista ToR: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>880</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 376 NPAs: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>881</sup> Schemat tworzenia NPA: [https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20\(NPA\).pdf](https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RPRO.00034%20-%20Notice%20of%20Proposed%20Amendment%20(NPA).pdf), [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>882</sup> Szerzej o RIA: R. Bull, J. Ellig, *Judicial Review...*, s. 725-840; R. T. Bull and J. Ellig, *Statutory Rulemaking...*, s. 873-959.

<sup>883</sup> Wzór PIA: <https://www.easa.europa.eu/download/procedures-work-instructions/TE.RMP.00037--Pre-RIA.pdf>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>884</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

Potem przeprowadzane są konsultacje<sup>885</sup>, których celem było zgłoszenie uwag, do opracowanego przez EASA projektu przepisów (NPA), poprzez *Comment Response Tool (CRT)*<sup>886</sup>. Ten etap trwał od miesiąca do trzech. Następnie wykwalifikowani eksperci, którzy nie brali udziału w tworzeniu projektu, dokonywali analizy zamieszczonych komentarzy. Również dyrektor EASA oceniał zgłoszone uwagi i publikował je na stronie EASA w formie *Comment Response Document (CRD)*<sup>887</sup>, który zawierał listę komentujących podmiotów oraz komentarze i odpowiedzi na nie. Ostatnim etapem (ang. *adoption and publication*) było wydanie opinii, decyzji.

#### 1.2.4. Różnice między wersjami procesów regulacyjnych

Porównując *Rulemaking programme* z 2007 r., a 2012 r. można zauważyć następujące różnice<sup>888</sup>. Po pierwsze, art. 2, który dotyczył definicji, był bardziej rozbudowany, m.in. wyjaśniono, czym jest AMC. Po drugie, w wersji z 2007 r. wyodrębniono mniej grup doradczych niż w 2012 r. (2007 - *Safety Standards Consultative Committee; Advisory Group of National Authorities*; 2012 - *Safety Standards Consultative Committee; Rulemaking Advisory Group - RAG; Thematic Advisory Groups - TAGs*). Po trzecie w art. 6.4. (2012) określono zakres czasowy trwania etapu konsultacji od min. 1 miesiąca do 3 miesięcy. Z kolei w wersji z 2007 r. wskazano tylko, że okres na przeprowadzenie konsultacji wynosi 3 miesiące od publikacji NPA. Trzeba podkreślić, iż w wersji z 2007 r. Dyrektor Wykonawczy mógł skrócić lub wydłużyć okres konsultacji (6.5). Po czwarte, należy zauważyć, że wiele artykułów zostało powtórzonych w wersji z 2012 roku, np. art. 1; art. 6.5; art. 6.6; art. 11; art. 14.

Z kolei analizując *rulemaking programme* z 2012 r. i 2015 r., można wskazać następujące różnice. Po pierwsze w wersji z 2015 r. dodano do 2 art. *definicje: Preliminary impact assessment (PIA)*<sup>889</sup>. W 2012 roku było tylko *Regulatory Impact*

---

<sup>885</sup> Szerzej o konsultacjach w trakcie procesu regulacyjnego agencji: R. Joosen, *The tip of the iceberg – interest group behaviour in rule drafting and consultations during EU agency rulemaking*, *Journal of European Public Policy*, 27:11, 2020, s. 1677-1697.

<sup>886</sup> Jest to specjalna strona, na której można zamieszczać komentarze do NPA, <https://hub.easa.europa.eu/crt/>, [dostęp: 30.10.2022 r.]. EASA opublikowała też specjalny przewodnik, odnoszący się do posługiwania się tym narzędziem: [https://hub.easa.europa.eu/crt/\\_static/help/easa\\_crt\\_commentator\\_guide.pdf](https://hub.easa.europa.eu/crt/_static/help/easa_crt_commentator_guide.pdf), [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>887</sup> Obecnie na stronie EASA jest dostępnych 334 CRD: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/comment-response-documents>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>888</sup> Niestety nie można dokonać analizy porównawczej decyzji z 2003 roku i z 2007 ze względu na to, iż decyzja z 2003 jest nie dostępna na stronie EASA.

<sup>889</sup> PIA - wstępna ocena skutków regulacji.

*Assessment (RIA)*<sup>890</sup>. Po drugie zmienił się okres, na jaki ustanawiany jest rulemaking programme (z 4 lat na 5). Po trzecie w wersji z 2015 r. nie wyszczególniono ciał doradczych, ale nazwano je ogólnie *advisory bodies*. Po czwarte w 2015 r. dodano specjalne procedury (art. 15 i 16). Trzeba wspomnieć, że wiele artykułów w obu wersjach ma zbliżoną treść, np. art. 3.4.-3.9; art. 12; art. 14.

Wyjaśnić przy tym należy, że decyzja Zarządu, określająca nową *rulemaking procedure* została wydana w maju 2022 r.<sup>891</sup>, dlatego wybrane przykłady *rulemaking procedure*, przedstawione w dalszej części rozdziału, będą odnosiły się tylko do wcześniejszych decyzji Zarządu, m.in. z 2015 r.<sup>892</sup>. Jest to umotywowane tym, iż jeszcze żaden proces regulacyjny, którego podstawą jest decyzja Zarządu z 2022 r., nie przeszedł jeszcze kolejnych etapów tej procedury, czyli od momentu *programowania* aż do wydania decyzji lub opinii przez EASA.

### 1.3. Przykłady procesu regulacyjnego EASA

#### 1.3.1. RMT.0573 - Zarządzanie poziomem paliwa

W RMT.0573 (ang. *Fuel procedures and planning*) z 2015 r. wskazano na konieczność zmiany przepisów, odnoszących się do paliwa<sup>893</sup>. W pkt 1 podkreślono, że przyczyną przygotowania nowych postanowień, jest m.in. wprowadzenie zmian w załączniku nr 6 ICAO czy raport<sup>894</sup>, po incydencie lotniczym 17 czerwca 2010 r., przygotowany przez BEA<sup>895</sup>. Rozpatrując ten przykład, należy wspomnieć, iż w *2012 Annual Safety Recommendations Review*<sup>896</sup> oraz *2013 Annual Safety Recommendations Review*<sup>897</sup> został uwzględniony incydent z 2010 r. Z dokumentu z 2012 r. wynika, że problem z minimalną ilością paliwa był uwzględniony w RMT.0573<sup>898</sup> i RMT.0574<sup>899</sup>.

---

<sup>890</sup> RIA - ocena skutków regulacji.

<sup>891</sup> EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136443/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>892</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>893</sup> RMT.0573, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18536/en>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>894</sup> <https://bea.aero/docspa/2010/ei-w100617.en/pdf/ei-w100617.en.pdf>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>895</sup> Szerzej o BEA: <https://bea.aero/en/>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>896</sup> 2012 Annual Safety Recommendations Review, s. 71-72, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/safety-and-research-docs-safety-recommendations-review-2012-Annual-Safety-Recommendations-Review-2012.pdf>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

<sup>897</sup> 2013 Annual Safety Recommendations Review, s. 64-65, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/annual-safety-recommendations-2013.pdf>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

<sup>898</sup> RMT.0573, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18536/en>, [dostęp: 30.10.2022 r.].

<sup>899</sup> Na stronie EASA nie jest dostępna wersja tego zadania regulacyjnego.

Co więcej, kwestia ta była objęta *Rulemaking Programme 2013-2016*<sup>900</sup>. W kolejnym *2013 Annual Safety Recommendations Review* podkreślono, że Agencja miała zamiar omówić zagadnienie paliwa w RTM.0573 i RTM.0574, ale przez publikację *Biuletynu Informacyjnego Bezpieczeństwa*<sup>901</sup> (*Safety Information Bulletin, SIB*) 2013-12<sup>902</sup> zaniechała takich działań, ponieważ w jego treści umieściła zalecenia, dotyczące wyżej wymienionej tematyki. Trzeba zaznaczyć, iż rekomendacją EASA było, aby zmienić procedurę zarządzania paliwem. Co więcej, zalecano, aby frazeologia związana z paliwem była dostosowana do *Międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania ICAO* (ang. *ICAO Standards And Recommended Practices - SARPS ICAO*)<sup>903</sup>. Dalej trzeba wskazać, że SIB z 2013 r. został zastąpiony SIB 2018-08<sup>904</sup>. Tym razem EASA zasugerowała zmianę komunikatu „PAN PAN PAN”<sup>905</sup> na „MINIMUM FUEL”<sup>906</sup>, tak aby jednoznacznie określić, iż poziom posiadanego paliwa statku powietrznego nie pozwoli na dalsze opóźnienie w procedurze podejścia do lądowania. W tym miejscu należy podkreślić, że po opublikowaniu SIB 2013-12, nie poruszono już kwestii sugerowanych rekomendacji w *Annual Safety Recommendations Review* począwszy od 2014 r. do 2017 r. Dopiero w *2018 Annual Safety Recommendations Review*<sup>907</sup> odniesiono się do tego zagadnienia.

---

<sup>900</sup> Rulemaking Programme 2013-2016, s. 20, <https://www.easa.europa.eu/downloads/3892/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>901</sup> Takie tłumaczenie na język polski jest używane przez ULC: <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/kultura-i-promocja-bezpieczenstwa/easa-informacje-dotyczace-bezpieczenstwa>, [dostęp: 18.11.2022 r.]. Biuletyn zawiera informacje, odnoszące się do bezpieczeństwa. Nie jest prawnie wiążący, ma charakter informacyjny.

<sup>902</sup> Safety Information Bulletin (SIB) 2013-12, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2013-12>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>903</sup> Szerzej o SARPs: I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019, s. 139-253.

<sup>904</sup> EASA SIB No.: 2018-08, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2018-08>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

<sup>905</sup> Komunikat PAN PAN PAN oznacza nadanie pilnej wiadomości. Jednakże w porównaniu do MAYDAY nie wymaga ona natychmiastowej pomocy. Za pomocą tego komunikatu załogi lotnicze zgłaszały też zbliżanie się do minimalnego poziomu paliwa w samolocie. Szerzej: ICAO Phraseology Reference Guide, s. 19, <https://www.skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/115.pdf>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>906</sup> Komunikat FUEL MINIMUM używa się w sytuacji, w której zapas paliwa został wyczerpany. Samolot musi lądować na konkretnym lotnisku i nie może dojść do dodatkowego opóźnienia przy lądowaniu. Szerzej: Easy Access Rules for Standardised European Rules of the Air (SERA), definicja minimum fuel, 94a, s. 24, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68174/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>907</sup> 2018 Annual Safety Recommendations Review, s. 41, <https://www.easa.europa.eu/downloads/101305/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].



Na kolejnym etapie procesu regulacyjnego, odnoszącego się do zarządzaniem poziomem paliwa, sporządzono projekt przepisów, który został opublikowany w postaci *Notice of Proposed Amendment: 2016-06 (A)*<sup>908</sup>; *2016-06 (B)*<sup>909</sup>; *2016-06 (C)*<sup>910</sup>.

Analizując pierwszy ze wskazanych NPA, można zauważyć, iż na samym początku znajduje się odwołanie do podstawy prawnej, która jest w tym przypadku Rozporządzenie nr 216/2008<sup>911</sup> oraz MB Decision nr 18-2015<sup>912</sup>. Z kolei w pkt 1.3. podkreślono, do kiedy należy wyrażać swoje opinie na temat NPA. Takie komentarze umieszcza się na specjalnej platformie (ang. *Comment Response Tool - CRT*)<sup>913</sup> i czas na wykonanie tej czynności jest też ściśle określony w treści NPA. Następnie publikowany jest dokument, w którym zamieszczone są wszystkie komentarze do przygotowanego wcześniej NPA<sup>914</sup>.

Odnosząc się do wcześniej wyszczególnionych NAPs, trzeba podkreślić, iż wszystkie komentarze zostały zebrane do trzech dokumentów: CRD (A)<sup>915</sup>; CRD (B)<sup>916</sup>; CRD (C)<sup>917</sup>, które nawiązują do NPA 2016-06 (A), (B) i (C).

Analizując treść CRD (A)<sup>918</sup>, należy wspomnieć, że na platformie zostały zgłoszone 203 uwagi. Dominującą grupą, która podzieliła się swoimi spostrzeżeniami, byli przewoźnicy lotniczy (97-47,78%). Wśród pozostałych autorów komentarzy byli, m.in. Airbus, organizacje zrzeszające pilotów, podmioty indywidualne. W przedstawionym zestawieniu wyszczególniono podział na operatorów lotniczych (np. KLM; Air France) oraz krajowe władze lotnicze (CAA UK; CAA NL). Co więcej, w tym dokumencie

---

<sup>908</sup> Notice of Proposed Amendment 2016-06 (A), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21129/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>909</sup> Notice of Proposed Amendment 2016-06 (B), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21131/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>910</sup> Notice of Proposed Amendment 2016-06 (C), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21133/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>911</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

<sup>912</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

<sup>913</sup> Comment Response Tool, <https://hub.easa.europa.eu/crt/>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>914</sup> Lista Comment Response Documents: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/comment-response-documents>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>915</sup> Comment-Response Document 2016-06 (A), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/119271/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>916</sup> Comment-Response Document 2016-06 (B), <https://www.easa.europa.eu/downloads/119273/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>917</sup> Comment-Response Document 2016-06 (C), <https://www.easa.europa.eu/downloads/119275/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>918</sup> Comment-Response Document 2016-06 (A), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/119271/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

wskazano, jakie uwagi, m.in. zaakceptowano, a jakie odrzucono. Ponadto Agencja może częściowo zaakceptować dane stanowisko oraz przyjąć do wiadomości konkretną opinię, jednocześnie uznając, że nie ma konieczności zmiany projektu przepisów.

Rozpatrując CRD (B)<sup>919</sup>, trzeba wskazać, że zostały zgłoszone 93 uwagi do *NAP 2016-06 (B)*<sup>920</sup>. Warto zauważyć, iż aż 44 organizacje operatorów lotniczych wyraziło swoją opinię co do projektu przepisów. Oprócz wskazanej grupy komentarze opublikowali, m.in. krajowe władze lotnicze, operatorzy helikopterów czy Eurocontrol. Istotne jest to, iż EASA zaakceptowała aż 32% wszystkich uwag.

Analizując CRD (C)<sup>921</sup>, trzeba zauważyć, iż zebrano 47 komentarzy, które odnosiły się do projektu przepisów zawartych w *NPA 2016-06 (A)*<sup>922</sup>. W dokumencie tym został wskazany podział na autorów opinii. Wśród nich znaleźli się, m.in. państwowe władze lotnicze, Eurocontrol, podmioty indywidualne. Co więcej, wyszczególniono, ile komentarzy zostało zaakceptowanych, a ile nie. W dalszej części przedstawiono stanowiska osób, które zamieściły swoje uwagi na platformie. Podsumowując wskazane CRD (A, B, C), można uznać, że EASA stara się odpowiadać na komentarze, które są zgłaszane do NPA (A, B, C).

Biorąc pod uwagę wskazane etapy: publicznej konsultacji oraz ich publikację, można dojść do wniosku, iż jest to pewien rodzaj kontroli, jaki sprawują podmioty zaangażowane w sektor lotniczy. Dzięki temu, iż nie tylko operatorzy czy władze lotnicze, ale także jednostki mogą zgłaszać uwagi do projektu, EASA otrzymuje szersze spektrum opinii. Ważne jest to, iż niekiedy linie lotnicze czy władze lotnicze mogą nie zauważać danego problemu, a poprzez możliwość wyrażania opinii indywidualnych osób, które pracują w sektorze lotniczym i miały styczność z danym zagadnieniem, łatwiej jest im wskazać na dane zagrożenie albo lukę w przepisach prawnych czy zagadnieniach technicznych. Tym samym poprzez wyrażanie swoich opinii przez podmioty związane z sektorem lotniczym, a następnie odnoszenie się do tych komentarzy przez Agencję, prowadzi się publiczną dyskusję nad danymi problemami czy propozycjami zmian. W konsekwencji można stwierdzić, iż takie rozwiązanie

---

<sup>919</sup>Comment-Response Document 2016-06 (B), <https://www.easa.europa.eu/downloads/119273/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>920</sup>Notice of Proposed Amendment 2016-06 (B), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21131/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>921</sup>Comment-Response Document 2016-06 (C), <https://www.easa.europa.eu/downloads/119275/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>922</sup>Notice of Proposed Amendment 2016-06 (A), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21129/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

pozwała na znalezienie najlepszej wersji projektu przepisów, które będą odpowiedzią na realne problemy zgłaszane przez sektor lotniczy.

Dalej trzeba uznać, iż EASA większy procent komentarzy akceptuje, niż je odrzuca<sup>923</sup>, np. w stosunku do NAP 2016-06 (B) - 32% zaakceptowanych, a 19% odrzuconych. Z kolei w odniesieniu do NAP 2016-06 (C) - 30% zaakceptowanych, a 10% odrzuconych. W związku z powyższym można zauważyć, iż wszystkie uwagi co do projektu przepisów są pomocne dla EASA w procesie regulacyjnym.

Kolejnym etapem było opublikowanie przez Agencję propozycji zmian przepisów dla Komisji Europejskiej w postaci opinii 02/2020<sup>924</sup>. Końcowym rezultatem prac EASA było stworzenie projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/1296, które miało wejść w życie 30 października 2022 r.<sup>925</sup> i zastąpić rozporządzenie nr 965/2012<sup>926</sup>. W preambule pkt 12 podkreślono zaangażowanie EASA w przygotowanie projektu przepisów wykonawczych oraz opinii nr 02/2020<sup>927</sup>.

Na ostatnim etapie omawianego procesu regulacyjnego Dyrektor Wykonawczy EASA wydał w przedmiotowej sprawie decyzję 2022/005/R<sup>928</sup> oraz pismo wyjaśniające do wspomnianej decyzji — Explanatory Note to Decision 2022/005/R<sup>929</sup>. Analizując jego treść, można zauważyć, że celem decyzji 2022/005/R było to, aby ułatwić wdrożenie wymagań, odnoszących się do paliw/energii. Ponadto podkreślono, iż dzięki nowemu rozporządzeniu nr 2021/1296 zwiększy się efektywność planowania i zarządzania paliwem w lotnictwie komercyjnym. Należy wspomnieć, że przy tworzeniu przepisów zostały uwzględnione wymagania ustanowione przez ICAO w Załączniku 6, Części I<sup>930</sup>, II<sup>931</sup> i III Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARP)<sup>932</sup>, które odnoszą

---

<sup>923</sup> Statystyki przedstawione na wykresie w CDA (A) nie są miarodajne ze względu na to, iż komentarzy było 203, a na wykresie zostały przedstawione dane, które uwzględniały tylko 93 stanowiska.

<sup>924</sup> Opinia No 02/2020, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/119248/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>925</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1296 z dnia 4 sierpnia 2021 r. zmieniające i poprawiające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią oraz w odniesieniu do wymogów dotyczących programów wsparcia i testów psychologicznych załogi lotniczej, a także badań na obecność substancji psychoaktywnych (Dz. U. UE. L. z 2021 r. Nr 282, str. 5).

<sup>926</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 296, str. 1 z późn. zm.).

<sup>927</sup> Opinia nr 02/2020, <https://www.easa.europa.eu/downloads/119248/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

<sup>928</sup> ED Decision 2022/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136235/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>929</sup> Explanatory Note to Decision 2022/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136244/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].

<sup>930</sup> Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, część I, wydanie nr 12, 2022, <https://standart.aero/en/icao/book/annex-6-p-1-operation-of-aircraft-part-i-international-commercial-air-transport-aeroplanes-en-cons>, [dostęp: 08.11.2022 r.].

się do planowania i zarządzania paliwem. Warto zaznaczyć, że poprzez tę decyzję zostały także wydane *akceptowalne sposoby spełnienia wymagań* (AMC)<sup>933</sup> i *materiały zawierające wytyczne* (GM)<sup>934</sup>. Tym samym ma to usprawnić wdrożenie wszystkich zmian, które wprowadza rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1296<sup>935</sup>.

### 1.3.2. RMT.0416 i RMT.0417 - Procedury dotyczące sterylnej kabiny załogi lotniczej

Na samym początku rozważań konieczne jest wyjaśnienie, czym jest *sterylność kabiny* (ang. *sterile flight deck*)<sup>936</sup>. Termin ten jest używany, aby opisać moment, podczas którego załoga lotnicza nie powinna być rozpraszana przez inne czynniki. Zaznacza się, że piloci powinni być szczególnie skupieni w czasie najbardziej *krytycznych faz lotu*<sup>937</sup>. Odnosząc się do zagadnienia sterylności kokpitu, trzeba

---

<sup>931</sup> Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, część II, wydanie nr 10, 2018, [dostęp: 08.11.2022 r.], [http://www.icscc.org.cn/upload/file/20210603/20210603132536\\_27477.pdf](http://www.icscc.org.cn/upload/file/20210603/20210603132536_27477.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

<sup>932</sup> Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, część III, wydanie nr 9, 2018, [https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2019/12/5-an06\\_p3\\_cons.pdf](https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2019/12/5-an06_p3_cons.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

<sup>933</sup> Lista wydanych AMC i GM do decyzji 2022/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions/ed-decision-2022005r>, [dostęp: 09.09.2022 r.]. ‘AMC and GM to Annex VIII (Part-SPO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136243/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘AMC and GM to Annex VII (Part-NCO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 2, Amendment 12’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136242/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘AMC and GM to Annex VI (Part-NCC) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136241/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘AMC and GM to Annex V (Part-SPA) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 11’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136240/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘AMC and GM to Annex IV (Part-CAT) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 2, Amendment 20’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136239/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘AMC and GM to Annex III (Part-ORO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 2, Amendment 19’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136238/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘AMC and GM to Annex II (Part-ARO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 3, Amendment 12’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136237/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.]; ‘GM to Annex I (Definitions for terms used in Annexes II to VIII) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136236/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>934</sup> ‘GM to Annex I (Definitions for terms used in Annexes II to VIII) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136236/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>935</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1296 z dnia 4 sierpnia 2021 r. zmieniające i poprawiające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią oraz w odniesieniu do wymogów dotyczących programów wsparcia i testów psychologicznych załogi lotniczej, a także badań na obecność substancji psychoaktywnych (Dz. U. UE. L. z 2021 r. Nr 282, str. 5).

<sup>936</sup> Wyjaśnienie pojęcia sterylności kabiny: <https://www.easa.europa.eu/en/faq/19134>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>937</sup> Zgodnie z Załącznikiem I pkt 29 Rozporządzeniem nr 965/2012: krytyczne fazy lotu w przypadku samolotów oznaczają rozbieg, tor wznoszenia po starcie, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania, lądowanie, w tym dobieg, oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy lub dowódcy. Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical

zaznaczyć, iż przyczyną rozpoczęcia procesu regulacyjnego w tej materii było wydanie rekomendacji, które odnosiły się do wypadku lotniczego Spanair 5022 w 2008 r.<sup>938</sup>. Warto zaznaczyć, że po tym wypadku lotniczym został opublikowany raport generalny<sup>939</sup>, w którym zasugerowano, jakie działania może podjąć FAA i EASA w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego. Agencja wyraziła swoje stanowisko co do tych rekomendacji w *Annual Safety Recommendations review 2011*<sup>940</sup>. W konsekwencji tego EASA rozpoczęła pracę nad zadaniami - RMT.0416 i RMT.0417<sup>941</sup>, które inicjowały proces regulacyjny w odniesieniu do sterylności kabiny (ang. *rulemaking task* - RTM). Co więcej, zadania te znalazły się w spisie (ang. *the inventory task list*) do *rulemaking programme 2012-2015*<sup>942</sup>. Następnie EASA opublikowała NPA 2012-06<sup>943</sup>. W treści dokumentu zostało podkreślone, że przyczyną popełniania błędów przez załogi lotnicze może być rozproszenie. Również wspomniano o regulacjach FAA, odnoszących się do *sterylnej kabiny*: 14 CFR § 121.542<sup>944</sup> oraz 14 CFR § 135.100<sup>945</sup> oraz ICAO - *Manual on the Prevention of Runway Incursions*<sup>946</sup>. Dodatkowo w dokumencie zostały zamieszczone projekty opinii i decyzji. Kolejnym etapem *rulemaking procedure* było zbieranie komentarzy do 11 października 2012 r. od m.in. krajowych władz lotniczych czy operatorów lotniczych. Następnie wszystkie uwagi były umieszczone w *Comment-Response Document (CRD) to Notice of Proposed Amendment (NPA) 2012-06*<sup>947</sup>. EASA otrzymała 134 komentarze do przedstawionego projektu. Głównym pytaniem, które zostało postawione w NPA było to, czy *kołowanie*

---

requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1—148.

<sup>938</sup> Szerzej o wypadku lotniczym Spanair: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20080820-0>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>939</sup> Raport generalny, s. 235-245: [https://reports.aviation-safety.net/2008/20080820-0\\_MD82\\_EC-HFP.pdf](https://reports.aviation-safety.net/2008/20080820-0_MD82_EC-HFP.pdf), [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>940</sup> Annual Safety Recommendations review 2011, Safety Recommendation SPAN-2011-021, s. 69-70, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/safety-and-research-docs-safety-recommendations-review-2011-Annual-Safety-Recommendations-Review-2011.pdf>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>941</sup> RMT.0416 i RMT.041, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9509/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>942</sup> RMP 2012-2015 and Inventory, s. 14, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3898/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>943</sup> NPA 2012-06, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/582/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>944</sup> Paragraph 121.542 (flight crew member duties) of Part 121 (operating requirements: domestic, flag and supplemental operations) of Title 14 of the U.S. Code of Federal Regulations (CFR), <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/121.542>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>945</sup> Paragraph 135.100 (flight crew member duties) of Part 135 (operating requirements: commuter and on demand operations and rules governing persons on board such aircraft) of Title 14 of the U.S Code of Federal Regulations (CFR), <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/135.100>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>946</sup> Manual on the Prevention of Runway Incursions, Doc 9870, 2007, [https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Documents%20and%20Toolkits/ICAO\\_manual\\_prev\\_RI.pdf](https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Documents%20and%20Toolkits/ICAO_manual_prev_RI.pdf), [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>947</sup> Comment-Response Document (CRD) to Notice of Proposed Amendment (NPA) 2012-06, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/916/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

(ang. *taxiing*)<sup>948</sup> powinno być zaklasyfikowane jako *krytyczna faza lotu*? Co więcej, rozważano, jakie aktywności powinny być podejmowane, a jakie nie w czasie, gdy kokpit powinien być sterylne. Na kolejnym etapie została opublikowana opinia nr 05/2013<sup>949</sup>, w której znalazła się nota wyjaśniająca oraz projekt rozporządzenia. Dodatkowo opublikowano załącznik do opinii Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa Lotniczego 05/2013<sup>950</sup>. Opinia jest kierowana do Komisji Europejskiej, aby ta podjęła kolejne kroki w celu stworzenia regulacji prawnych. Wskazać należy, że opinia EASA nie jest prawnie wiążąca. Następnie Dyrektor wykonawczy wydał w tym zakresie następujące decyzje:

-ED Decision 2015/002/R<sup>951</sup> wraz z notą wyjaśniającą<sup>952</sup> i załącznikiem<sup>953</sup>; ED Decision 2015/003/R<sup>954</sup> wraz z notą wyjaśniającą<sup>955</sup> i załącznikiem<sup>956</sup>; ED Decision 2015/004/R<sup>957</sup> wraz z notą wyjaśniającą<sup>958</sup> i załącznikiem<sup>959</sup>; ED Decision 2015/005/R<sup>960</sup> wraz z notą wyjaśniającą<sup>961</sup> i załącznikiem<sup>962</sup>; ED Decision 2015/006/R<sup>963</sup> wraz z notą wyjaśniającą<sup>964</sup> i załącznikiem<sup>965</sup>; ED Decision 2015/007/R<sup>966</sup> wraz z notą wyjaśniającą<sup>967</sup> i załącznikiem<sup>968</sup>.

---

<sup>948</sup> Zgodnie z ICAO Doc 4444, Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management: kołowanie to *Ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie*, [https://dlapilota.pl/files/upld/ICAO\\_Doc\\_4444\\_10.pdf](https://dlapilota.pl/files/upld/ICAO_Doc_4444_10.pdf), [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>949</sup> Opinia No 05/2013, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9718/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>950</sup> Załącznik do Opinii Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego 05/2013, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9810/pl>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>951</sup> ED Decision 2015/002/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18134/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

<sup>952</sup> Explanatory Note to Decision 2015/002/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18135/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>953</sup> Annex to ED Decision 2015/002/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18136/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>954</sup> ED Decision 2015/003/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18138/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>955</sup> Explanatory Note to Decision 2015/003/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18139/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>956</sup> Annex to ED Decision 2015/003/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18140/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>957</sup> ED Decision 2015/004/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18142/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>958</sup> Explanatory Note to Decision 2015/004/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18143/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>959</sup> Annex to Decision 2015/004/R ‘AMC and GM to Part-NCO — Issue 2, Amendment 2’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18144/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>960</sup> ED Decision 2015/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18146/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>961</sup> Explanatory Note to Decision 2015/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18147/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>962</sup> Annex to ED Decision 2015/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18148/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>963</sup> ED Decision 2015/006/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18150/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

Rezultatem prac EASA było przyjęcie Rozporządzenia nr 2015/140<sup>969</sup>, które zmieniałoby Rozporządzenie nr 965/2012<sup>970</sup>. Trzeba zauważyć, że w *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III – Part-ORO 2016*<sup>971</sup> odnotowano, jakie aktywności nie powinna podejmować załoga, kiedy jest stosowana *zasada sterylnej kabiny*. Wśród nich znalazły się, m.in. odbieranie połączeń związanych z pasażerami - GM1 ORO.GEN.110(f)<sup>972</sup>.

### 1.3.3. RMT.0700 - Sprawność medyczna załogi lotniczej

Innym przykładem wypadku lotniczego, po którym EASA zainicjowała proces regulacyjny, był tragiczny w skutkach lot samolotu linii Germanwings Flight 9525 24 marca 2015 r.<sup>973</sup>. Zgodnie z raportem końcowym przyczyną wypadku było zaplanowane samobójstwo drugiego pilota, który cierpiał na chorobę psychiczną<sup>974</sup>. W zadaniu RMT.0700 (*sprawność medyczna załogi lotniczej*, ang. *aircrew medical fitness*)<sup>975</sup> określono, m.in., że trzeba zapewnić pilotom sprawność fizyczną, psychiczną<sup>976</sup>, tak aby mogli bezpiecznie wykonywać zadania, wynikające z przyznanej licencji. Co

---

<sup>964</sup> Explanatory Note to Decision 2015/006/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18151/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>965</sup> Annex to ED Decision 2015/006/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18152/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>966</sup> ED Decision 2015/007/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18154/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>967</sup> Explanatory Note to Decision 2015/007/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18155/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>968</sup> Annex to ED Decision 2015/007/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18156/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>969</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do sterylnej kabiny załogi lotniczej i sprostowania tego rozporządzenia, Dz.U. L 24 z 30.1.2015, str. 5—10.

<sup>970</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1—148.

<sup>971</sup> Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III – Part-ORO 2016, s. 20, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM\\_Annex%20III%20Part-ORO.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM_Annex%20III%20Part-ORO.pdf), [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>972</sup> Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III – Part-ORO 2016, GM1 ORO.GEN.110 (f), s. 20, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM\\_Annex%20III%20Part-ORO.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM_Annex%20III%20Part-ORO.pdf), [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>973</sup> Szerzej o wypadku lotniczym: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20150324-0>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>974</sup> Raport końcowy z wypadku lotniczego 24 marca 2015, s. 96-97: [https://bea.aero/uploads/tx\\_elyextendttnews/BEA2015-0125.en-LR\\_03.pdf](https://bea.aero/uploads/tx_elyextendttnews/BEA2015-0125.en-LR_03.pdf), [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>975</sup> RMT.0700 — ISSUE 1 — 20.4.2016, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/20718/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>976</sup> Szerzej o propozycjach zmian, co do aspektach psychologicznych po wypadku lotniczym Germanwings: Harold M. Pinsky, Jeffrey Guina, Michael Berry, Charles Chesnow and Debra A. Pinals, *Journal of the American Academy of Psychiatry and the Law Online* March 2020, 48 (1) 65-76; DOI: <https://doi.org/10.29158/JAAPL.003889-20>.

więcej, Agencja postulowała, aby, m.in. wzmocnić badania lotniczo-lekarskie<sup>977</sup>. Do opinii 14/2016<sup>978</sup> załączono projekt Rozporządzenia, który był przedstawiony Komisji<sup>979</sup>. W decyzji Dyrektora Wykonawczego<sup>980</sup> i noty wyjaśniającej do tego dokumentu<sup>981</sup> podkreślono, jakie wytyczne i akceptowalne sposoby spełnienia wymagań zostaną wprowadzone.

Rezultatem działań EASA w przedmiotowym zakresie było wejście w życie Rozporządzenia Komisji nr 2018/1042<sup>982</sup>, które zmieniało Rozporządzenie nr 965/2012<sup>983</sup>. W konsekwencji tego dodano definicje w załączniku nr I: *nadużywania substancji* - 78a); *substancji psychoaktywnej* - 98a); *personelu, od którego zależy bezpieczeństwo* - 105a). Co więcej, dodano, m.in. *pkt ARO.RAMP.106*, odnoszący się do badań na obecność alkoholu u członków załóg lotniczych i personelu pokładowego. Ponadto wprowadzono program wsparcia, mający pomóc załogom lotniczym z radzeniem sobie z problemami, które mogłyby mieć negatywny wpływ na wykonywanie obowiązków, wynikających z licencji (CAT.GEN.MPA.215). Z kolei do *CAT.GEN.MPA.175* dodano pkt b) i c), odnoszący się do przeprowadzania testów psychologicznych przed wykonywaniem lotów liniowych. W tym miejscu trzeba podkreślić, iż są to tylko przykładowe zmiany wprowadzone Rozporządzeniem nr 2018/1042<sup>984</sup>. Analizując działalność EASA w przygotowaniu przepisów prawnych,

---

<sup>977</sup>RMT.0700 — ISSUE 1 — 20.4.2016, s. 2-3, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/20718/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>978</sup> Opinia nr 14/2016, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20Opinion%2014-2016.pdf>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>979</sup>Załącznik do opinii EASA nr 14/2016 z projektem rozporządzenia, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21687/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>980</sup> ED Decision 2018/012/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/66821/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>981</sup> Explanatory Note to Decision 2018/012/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/66822/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>982</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1042 z dnia 23 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 odnośnie do wymagań technicznych i procedur administracyjnych dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej, a także systematycznych i losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej załogi lotniczej i personelu pokładowego, oraz odnośnie do wyposażenia nowo wyprodukowanych samolotów z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5700 kg posiadających homologację na przewóz od sześciu do dziewięciu pasażerów w zbliżeniowy system ostrzeżenia o przeszkodach terenu, C/2018/4530, Dz.U. L 188 z 25.7.2018, str. 3—8.

<sup>983</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1—148.

<sup>984</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1042 z dnia 23 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 odnośnie do wymagań technicznych i procedur administracyjnych dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej, a także systematycznych i losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej załogi lotniczej i personelu pokładowego, oraz odnośnie do wyposażenia nowo wyprodukowanych samolotów z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5700 kg



należy wspomnieć, że Agencja opracowała zarówno projekt do decyzji<sup>985</sup>, jak i do przepisów rozporządzenia<sup>986</sup>.

#### 1.4. Ocena procesu regulacyjnego EASA

Działania quasi-regulacyjne EASA są podejmowane, aby zwiększyć bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Potwierdza to fakt, iż wiele z procesów regulacyjnych rozpoczęło się po wypadku czy incydencie lotniczym. W takich sytuacjach były też wydawane zalecenia, co do poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Nie ulega wątpliwości, iż działania regulacyjne EASA dotyczą realnych problemów, czy zagrożeń, które dotyczą transport lotniczy. Dzięki zaangażowaniu sektora lotniczego i ekspertów Agencji można opracować odpowiednie projekty przepisów, odnoszące się do danego problemu i które potem Komisja może wprowadzić w życie. Nie można nie zauważyć, iż proces regulacyjny jest czasochłonny i czasami nowe postanowienia prawne wchodzi w życie po np. 2-3 latach od momentu zainicjowania danego zadania. W konsekwencji tego w trakcie procesu regulacyjnego mogą pojawić się kolejne problemy w bezpieczeństwie lotniczym, powiązane z zagadnieniem, które jest już przedmiotem rozpoczętej *rulemaking procedure*. Potwierdzeniem powyższych rozważań jest też stanowisko Agencji, która podkreślała, iż należy usprawnić proces regulacyjny<sup>987</sup>. W konsekwencji tego w 2022 roku Zarząd EASA wydał nową decyzję, odnoszącą się do *rulemaking procedure*<sup>988</sup>. W związku z tymi zmianami dopiero z czasem będzie można zauważyć, czy rzeczywiście proces regulacyjny EASA, stanie się bardziej efektywny, elastyczny i wydajny, tak jak to zakładała Agencja<sup>989</sup>.

Jednakże biorąc pod uwagę działania podejmowane przez EASA na każdym etapie *rulemaking procedure* i na podstawie poprzedniej decyzji Zarządu (18-2015), można jej pracę w przedstawionym zakresie ocenić pozytywnie<sup>990</sup>. Potwierdza to m.in. fakt, że

---

posiadających homologację na przewóz od sześciu do dziewięciu pasażerów w zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu, C/2018/4530, Dz.U. L 188 z 25.7.2018, str. 3—8.

<sup>985</sup> Projekt Decyzji: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21689/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>986</sup> Projekt Rozporządzenia: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21688/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>987</sup> Prezentacja Micheala Gerharda z EASA pt. The European Plan for Aviation Safety (EPAS) przedstawiona na DOA & Certification Workshop 2021.

<sup>988</sup> EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136443/en>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

<sup>989</sup> Prezentacja Micheala Gerharda z EASA pt. The European Plan for Aviation Safety (EPAS) przedstawiona na DOA & Certification Workshop 2021.

<sup>990</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/20332/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

EASA zainicjowała 320 zadań prawodawczych (RTM)<sup>991</sup>. Co więcej, na stronie Agencji jest dostępnych 128 opinii, które były przekazywane Komisji Europejskiej w celu wprowadzenia nowych przepisów, czy też zmian do już istniejących regulacji<sup>992</sup>. Tym samym można uznać, że nie wszystkie działania regulacyjne EASA kończą się zmianą w obowiązującym prawie lub wprowadzeniem nowych przepisów. W konsekwencji tego rezultatem aktywności EASA w sprawie pozostałych RTM jest aktualizacja CS, GM lub ACM. W tym miejscu trzeba zaznaczyć, iż wspomniane dokumenty nie są prawem, co potwierdza treść decyzji Zarządu Agencji (18-2015)<sup>993</sup>.

## 2. Dokumenty wydawane przez EASA

### 2.1. Decyzje EASA

#### 2.1.1. Podział decyzji i ich struktura

Analizując dostępne decyzje Agencji, można zauważyć, że EASA podzieliła je na kilka kategorii<sup>994</sup>: *board of appeal*<sup>995</sup>; *certification activities*<sup>996</sup> (np. ED Decision 2018/041/ED<sup>997</sup>); *executive activities*<sup>998</sup> (np. ED Decision 2015/154/ED<sup>999</sup>); *finance and business activities*<sup>1000</sup> (np. ED Decision 2013/010/F<sup>1001</sup>); *rulemaking activities*<sup>1002</sup> (np.

---

<sup>991</sup> Lista zadań prawodawczych: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>992</sup> Lista opinii: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>, [dostęp: 11.09.2022 r.]. Ostatnia z wydanych opinii - nr 07/2002 - <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137014/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>993</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/20332/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

<sup>994</sup> Lista decyzji agencji z podziałem na kategorie: [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>995</sup> Lista decyzji agencji z kategori board of appeal: [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=172&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=172&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.]. Na chwilę obecną w zakładce w tej kategorii nie ma żadnej decyzji, ale decyzje Komisji Odwoławczej (Board of Appeal) są dostępne w innym miejscu na stronie EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>996</sup> Lista decyzji agencji z kategori certification activities (21 decyzji): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=168&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=168&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>997</sup> ED Decision 2018/041/ED, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/47342/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>998</sup> Lista decyzji agencji z kategori executive activities (19 decyzji): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=167&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=167&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>999</sup> ED Decision 2015/154/ED, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/19962/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1000</sup> Lista decyzji agencji z kategori finance and business activities (20 decyzji): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=171&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=171&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1001</sup> ED Decision 2013/010/F, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1985/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

ED Decision 2022/019/R<sup>1003</sup>); *SAFA activities*<sup>1004</sup> (np. ED Decision 2012/001/S<sup>1005</sup>); *standarisation activities*<sup>1006</sup> (np. ED Decision 2006/03/Q<sup>1007</sup>). Łącznie EASA opublikowała na swojej stronie 476 decyzji, w czym najwięcej decyzji odnosi się do *rulemaking activities* (411 decyzji)<sup>1008</sup>.

Pierwszą za wskazanych przez EASA kategorii decyzji jest *board of appeal* (dalej: BoA). W tym przypadku Komisja Odwoławcza wydaje decyzję w sprawie, co do której zostało wniesione odwołanie<sup>1009</sup> od decyzji przyjętych na podstawie art. 64, 65, art. 76 ust. 6; art. 77-83, 85 oraz 126 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1010</sup>. Podpisy pod decyzją składają członkowie BoA. W treści decyzji można zauważyć m.in. uzasadnienie, argumenty stron, wnioski, wzmiankę o możliwości wniesienia skargi do TSUE. W tym miejscu należy podkreślić, iż kwestia prawa odwołania od decyzji EASA będzie szerzej omówiona w rozdziale VIII dysertacji.

W drugiej kategorii - *certification activities* - znajdują się decyzje, co do działalności EASA w obszarze certyfikacji. Analizując treść decyzji nr 2018/041/ED<sup>1011</sup>, można zauważyć, że Agencja określa, jakie podmioty są akceptowane oraz jakie produkty, części czy wyroby są dopuszczone w Unii Europejskiej. Dokument ten jest podpisany przez dyrektora wykonawczego Agencji. Co więcej, wskazane jest,

---

<sup>1002</sup> Lista decyzji agencji z kategori rulemaking activities (411 decyzji): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=166&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=166&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1003</sup> ED Decision 2022/019/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137054/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1004</sup> Lista decyzji agencji z kategori SAFA activities (3 decyzje): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=170&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=170&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1005</sup> ED Decision 2012/001/S, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1953/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1006</sup> Lista agencji z kategorii standarisation activities (2 decyzje): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=169&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=169&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1007</sup> ED Decision 2006/03/Q, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1906/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1008</sup> Lista decyzji agencji z kategori rulemaking activities (411 decyzji): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=166&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=166&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1009</sup> Szerzej o komisji odwoławczej EASA: M. Simoncini, M. Verissimo, *The EASA Board of Appeal in Search of Identity: An Effective Filter between Administration and Courts?*, w: *Between Added Value and Untapped Potential: The Boards of Appeal in the Field of EU Financial Regulation In: Boards of Appeal of EU Agencies*, red. M. Chamon, A. Volpato, M. Eliantonio, Oxford 2022, s. 103-121.

<sup>1010</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1011</sup> ED Decision 2018/041/ED, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/47342/en>, [dostęp: 09.10.2022 r.].

od jakiego momentu decyzja wchodzi w życie. Warto zaznaczyć, iż w treści decyzji użyto sformułowań „*enter into force*”, co by wskazywało na wiążący charakter dokumentu. Również jest widoczny podział na artykuły. Zgodnie z art. 4 decyzje należy notyfikować wskazanym podmiotom. Trzeba zauważyć, że nie jest wymagana publikacja tych decyzji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej<sup>1012</sup>, a jedynie w publikatorze Agencji.

W trzeciej kategorii - *executive activities* - znajdują się decyzje dotyczące zadań dyrektora wykonawczego. Podobnie jak w przypadku drugiej kategorii używa się sformułowania „*shall enter into force*”. Również takie dokumenty podpisuje dyrektor wykonawczy i nie jest wymagana publikacja w Dz.Urz.UE.

Kolejna kategoria decyzji - *finance and business activities* - odnosi się do kwestii finansowych i biznesowych, np. zwrotu kosztów za podróż osób, będących członkami grup, przygotowujących projekty przepisów<sup>1013</sup>. Analogicznie, co do poprzednich kategorii, dyrektor wykonawczy podpisuje decyzję. Co więcej, dokument ten jest podzielony na artykuły oraz oznaczona jest data, od której on wchodzi w życie i powinien być umieszczony w publikatorze EASA.

Decyzje z obszaru *rulemaking activities*<sup>1014</sup> odnoszą się do m.in. specyfikacji certyfikacyjnych (CS) czy wytycznych (GM). Dokumenty te są publikowane w trakcie procesu regulacyjnego (*rulemaking procedure*), w którym bierze udział EASA. Również takie decyzje są podpisane przez dyrektora Agencji oraz wskazany jest moment, od którego powinny obowiązywać.

Kolejne kategorie decyzji (*SAFA activities*<sup>1015</sup> i *standarisation activities*<sup>1016</sup>) dotyczą kontroli na płycie (ang. *RAMP Inspection*) statków powietrznych oraz standaryzacji. Analizując ich strukturę i treść decyzji, trzeba wskazać, że zawierają te same elementy,

---

<sup>1012</sup> Dalej: Dz.Urz.UE.

<sup>1013</sup> EASA opublikowała kwestie członkostwa w grupach w Work Instruction pt. Determination of the Memberships of Rulemaking Groups, WI.RPRO.00044-004, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/rulemaking-docs-procedures-and-work-instructions-WI.RPRO.00044---Determination-member-RM-Group.pdf>, [dostęp: 09.10.2022 r.].

<sup>1014</sup> Lista decyzji agencji z kategori rulemaking activities (411 decyzji): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=166&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=166&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1015</sup> Lista decyzji agencji z kategori SAFA activities (3 decyzje): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=170&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=170&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

<sup>1016</sup> Lista decyzji agencji z kategori standarisation activities (2 decyzje): [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=169&year\\_to=](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions?search=&year=&category%5B%5D=169&year_to=), [dostęp: 07.10.2022 r.].

co decyzje z poprzednich kategorii: preambuła, podział na artykuły, podpis dyrektora wykonawczego, informacja o dacie wejścia w życie i publikacji decyzji.

Biorąc pod uwagę wszystkie wskazane kategorie przez EASA, należy stwierdzić, iż jedynie decyzje BoA mają inną strukturę i nie są podpisywane przez dyrektora wykonawczego Agencji. Wiąże się to z faktem, iż te decyzje są wydawane przez niezależną komisję, która rozpatruje odwołanie od decyzji dyrektora EASA. Niewątpliwym jest to, że inne kategorie decyzji mają analogiczną do siebie strukturę. Jednakże ich charakter może budzić wątpliwości z uwagi na to, że wszystkie kategorie decyzji (oprócz decyzji BoA) nie dotyczą indywidualnych spraw oraz różnią się od siebie treścią. Co więcej, od tych decyzji nie służy odwołanie do Komisji Odwoławczej. Potwierdza to fakt, iż w ich treści nie pojawia się żadna wzmianka o takim prawie. Należy jednak zauważyć, iż w tych decyzjach użyto sformułowania *entry into force*, co by wskazywało, że ich charakter jest wiążący. Mając to na względzie, trzeba pamiętać, że o charakterze dokumentu nie decyduje jego nazwa, ale treść, dlatego też w dalszej części dysertacji zostanie omówiony charakter decyzji podejmowanych przez EASA.

Oprócz powyżej wskazanego podziału decyzji na kategorie, wyodrębnionego przez EASA, można zaproponować inną klasyfikację. W ten sposób decyzje Agencji można byłoby zaklasyfikować do kilku grup. Do pierwszej należą decyzje wydawane przez Dyrektora Wykonawczego w trakcie *rulemaking procedure*<sup>1017</sup>. W drugiej znajdują się decyzje podejmowane poza *rulemaking procedure*. W obrębie tej grupy można wyodrębnić decyzje, dotyczące wewnętrznego funkcjonowania EASA (np. decyzje podejmowane przez Zarząd EASA<sup>1018</sup>) oraz decyzje, które mają charakter generalny i nie wskazują indywidualnego adresata. Z kolei do trzeciej grupy można zaklasyfikować decyzje wydawane przez dyrektora wykonawczego w sprawach indywidualnych. W tej grupie można wskazać decyzje, od których przysługuje odwołanie do Komisji Odwoławczej (art. 108 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1019</sup>), a dopiero potem skarga do

---

<sup>1017</sup> Lista decyzji Agencji: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1018</sup> Lista decyzji Zarządu EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions?page=1>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1019</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

TSUE (np. decyzje związane z certyfikacją) oraz decyzje, od których można wnieść skargę bezpośrednio do TSUE (np. na decyzje EASA w sprawach pracowniczych<sup>1020</sup>).

Dokonując analizy przykładowych decyzji dyrektora wykonawczego z pierwszej grupy, można wnioskować, że dokumenty te są wydawane w trakcie procedury regulacyjnej EASA, a ich podstawą prawną jest art. 76 ust. 3 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1021</sup>. Zaznaczyć trzeba, że decyzje odnoszą się do wydawania niewiążących dokumentów: *specyfikacji certyfikacyjnych* (ang. *certification specification, CS*)<sup>1022</sup>, *materiałów zawierających wytyczne* (ang. *guidance material, GM*) czy *akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań* (ang. *acceptable means of compliance, AMC*)<sup>1023</sup>. Wszystkie decyzje wyszczególnione w tej grupie są publikowane w ostatnim etapie działań regulacyjnych EASA. W ramach ich struktury można zauważyć preambułę, czy podział na artykuły. Co więcej, do takich decyzji są dołączone załączniki, w których znajdują się CS, GM lub AMC. Decyzje te podpisują się przez dyrektora wykonawczego oraz wchodzi w życie od momentu publikacji na stronie EASA. Mimo, iż w treści decyzji pojawia się sformułowanie „*enter into force*”, co by wskazywało na ich wiążący charakter, to wydaje się zasadne zaklasyfikowanie tych decyzji do *miękkiego prawa* (ang. *soft law*)<sup>1024</sup>, a nie do twardego prawa (ang. *hard law*). Stanowisko to może potwierdzać fakt, iż działania regulacyjne Agencji nie można uznać za część procesu legislacyjnego UE. Mimo, iż EASA jest uznawana jako agencja

<sup>1020</sup> Przykładem skargi wniesionej do TSUE na podstawie art. 270 TFUE jest sprawa T-817/17: Postanowienie Sądu z dnia 8 lutego 2019 r. — Schokker/EASA, Dz.U. C 131 z 8.4.2019, str. 47—47.

<sup>1021</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1022</sup> Lista specyfikacji certyfikacyjnych: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/certification-specifications/group/cs-26-additional-airworthiness-specifications-for-operations#group-table>, [dostęp: 08.11.2022 r.].

<sup>1023</sup> Lista AMC i GM: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials>, [dostęp: 08.11.2022 r.].

<sup>1024</sup> Szerzej o soft law i zaskarżalności soft law: A. Chudyba, *Zaskarżalność aktów soft law. Podejście Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej na tle orzecznictwa wybranych aństw członkowskich*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2020, nr 5(9), s. 152-173; Cini, M. (2000). *From Soft Law to Hard Law?: Discretion and Rule-making in the Commission's State Aid Regime*, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, 35, [https://www.researchgate.net/publication/2395336\\_From\\_Soft\\_Law\\_to\\_Hard\\_Law\\_Discretion\\_and\\_Rule-making\\_in\\_the\\_Commission's\\_State\\_Aid\\_Regime](https://www.researchgate.net/publication/2395336_From_Soft_Law_to_Hard_Law_Discretion_and_Rule-making_in_the_Commission's_State_Aid_Regime), [dostęp: 09.11.2022 r.]; M. Cini (2001) *The soft law approach: Commission rule-making in the EU's state aid regime*, Journal of European Public Policy, 8:2, s. 192-207; M. Hartlapp, A. Hofmann (2021) *The use of EU soft law by national courts and bureaucrats: how relation to hard law and policy maturity matter*, West European Politics, 44:1, s. 134-154; P. Staszczuk, *Zalecenia, opinie, akty nienazwane, soft law*, w: *Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej. System Prawa Unii Europejskiej*. Tom 1, red. S. Biernat, Warszawa 2020, s. 1093-1126.

regulacyjna (zdecentralizowana)<sup>1025</sup>, to nie można przyjąć, iż posiada kompetencje do tworzenia prawa. Niewątpliwie pomaga Komisji w przygotowaniu projektów przepisów, odnoszących się do aspektów lotnictwa cywilnego, ale sama tego prawa nie stanowi. Tym samym w doktrynie określa się, że jej kompetencje mają *quasi-regulacyjny/ustawodawczy* charakter<sup>1026</sup>.

Mówiąc o drugiej grupie, należy po pierwsze odwołać się do decyzji EASA w sprawach wewnętrznych. Przykładem takich dokumentów są decyzje Zarządu, np. EASA Management Board Decision 08-2022<sup>1027</sup>. Są one podpisywane przez przewodniczącego Zarządu<sup>1028</sup>. W porównaniu do struktury decyzji, które były wyszczególnione w ramach podziału dokonanego przez EASA, można zauważyć, iż w treści niektórych z nich nie pojawia się sformułowanie „*enter into force*”<sup>1029</sup>, co przemawia za stanowiskiem, iż takie decyzje Zarządu nie są wiążące. Co więcej, nie podpisuje ich dyrektor wykonawczy EASA, co również może wskazywać na to, iż są to tylko wewnętrzne dokumenty. Ponadto nie są one skierowane do indywidualnie oznaczonego adresata.

Odnosząc się do trzeciej grupy decyzji, warto podkreślić, iż decyzje EASA w sprawach indywidualnych nie są publikowane na stronie Agencji, a notyfikowane adresatom decyzji drogą mailową. Ponadto nie są publikowane w Dz.Urz.UE. Wspomniane decyzje są wydawane na podstawie art. 74 ust. 4 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1030</sup>. W tym wypadku prawodawca europejski podkreśla, że EASA jest wyposażona w ten środek prawny, aby realizować postanowienia, wynikające z art. 76 ust. 6; art. 77-83; art. 85; art. 126. Co więcej, jeżeli państwa członkowskie zwrócą się z wnioskiem do Agencji, to może też ona wydawać decyzje na podstawie art. 64 i 65. Z kolei na podstawie art. 108 przysługuje odwołanie od decyzji podjętych przez EASA

<sup>1025</sup> Wedle opinii P. Craiga nie ma obecnie agencji, którą można byłoby zaklasyfikować jako regulacyjną: P. Weismann, *European Agencies and Risk Governance in EU Financial Market Law*, New York 2016, s. 56.

<sup>1026</sup> Stanowisko to zaprezentowali, m.in.: T. Tridimas, *Community Agencies, Competition Law and ECSCB Initiatives*, “Yearbook of European Law” 2009, Vol. 28, No. 1, s. 235.

<sup>1027</sup> EASA Management Board Decision 08-2022, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136843/en>, [dostęp: 23.10.2022 r.].

<sup>1028</sup> Obecny przewodniczącym Zarządu EASA jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson.

<sup>1029</sup> Zwrot *enter into force* pojawiło się m.in. w EASA Management Board Decision 01-2022, dotyczącej rulemaking procedure: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136443/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1030</sup> 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 dyrektwy 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

oraz skarga do TSUE o unieważnienie decyzji (art. 114 ust. 2). Jednakże to drugie uprawnienie można zrealizować jedynie po wyczerpaniu wszystkich procedur odwoławczych (nie dotyczy to instytucji Unii oraz państw członkowskich). Biorąc powyższe pod uwagę, można uznać, że skoro od decyzji podjętych na podstawie art. 76 ust. 6; art. 77-83; art. 85; art. 126; art. 64; art. 65 przysługuje odwołanie, a w ostateczności skarga do TSUE, to decyzje te muszą mieć charakter wiążący.

Przykładem dokumentu, który został wydany odnośnie do stosowania art. 82 ust. 1 Rozporządzenia nr 2018/1139, jest decyzja podjęta w stosunku do Pakistan International Airlines<sup>1031</sup>. Na mocy wspomnianego przepisu EASA jest kompetentna do m.in. certyfikacji czy nadzoru operatorów statków powietrznych z państw trzecich. W konsekwencji tego na podstawie decyzji EASA zostały zawieszony loty tej linii na 6 miesięcy<sup>1032</sup>. Podkreśla się, że wydanie powyższego dokumentu było skutkiem wypadku lotniczego Pakistan International Airlines Flight 8303 22 maja 2020 roku<sup>1033</sup>. Jak wynika z raportu, samolot przy drugiej próbie podejścia do lądowania uderzył w budynki mieszkalne<sup>1034</sup>. W konsekwencji po publikacji raportu, EASA (19 czerwca 2020 roku) podjęła decyzję o zawieszeniu lotów operatora lotniczego.

Analizując strukturę wyżej wspomnianej decyzji EASA, można zauważyć, że w dokumencie tym są wyszczególnione następujące elementy: nadawca i adresat; podstawa prawna; opis sytuacji; powody wydania decyzji; informacje o wejściu w życie oraz o odwołaniu. Nadawcą wspomnianej decyzji jest Dyrektor wykonawczy Agencji, który również składa podpis pod taką decyzją. Adresatem w omawianej sprawie są pakistańskie linie - PIA. Trzeba zaznaczyć, że podstawą prawną jest art. 82 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1035</sup>. Zgodnie z nią EASA ma kompetencję do wykonywania zadań, które są związane z m.in. certyfikacją w odniesieniu do operatorów państw trzecich. Jak wynika z treści decyzji, obowiązywała ona od 1 lipca

---

<sup>1031</sup> Decyzja dostępna na stronie: <https://aviaciondigital.com/wp-content/uploads/2020/07/Carta-EASA-a-PIA.pdf>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1032</sup> Szerzej o zawieszeniu lotów: <https://www.reuters.com/article/us-pakistan-airlines-eu-idUSKBN2412MT>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1033</sup> Szerzej o wypadku lotniczym: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20200522-0>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1034</sup> Raport z wypadku lotniczego, Preliminary Report: Crash of PIA AP-BLD 22 May 2020, <https://caapakistan.com.pk/Upload/SIBReports/AAIB-431.pdf>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1035</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.



2020 roku. Co więcej, EASA zaznaczyła, że PIA przysługuje odwołanie do Komisji odwoławczej Agencji zgodnie z art. 108 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1036</sup>. Tym samym potwierdza to, że wskazana decyzja jest wiążąca. W niniejszym przypadku PIA miały możliwość wniesienia odwołania w ciągu 2 miesięcy od otrzymania decyzji. Jednakże można założyć, że linie nie wykorzystały takiego uprawnienia, bowiem na stronie EASA nie ma żadnej decyzji Komisji odwoławczej w tej sprawie, a tym bardziej ta sprawa nie była rozpatrywana przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Tym samym trzeba uznać, iż PIA zaakceptowały decyzję EASA i podjęły działania, aby poprawić bezpieczeństwo wykonywanych lotów.

Innym przykładem jest decyzja EASA z 2020 roku względem Aircompany Armenia<sup>1037</sup>. Dokument ten został wydany również na podstawie art. 82 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1038</sup> i stronie przysługiwało odwołanie zgodnie z art. 108 wspomnianego wyżej aktu prawnego. Również w tym przypadku nie odnotowano żadnych działań ze strony Komisji odwoławczej Agencji, a tym bardziej TSUE.

EASA może też wydawać decyzje w odniesieniu do stosowania art. 77 i 76 ust. 6 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1039</sup>, które dotyczą kolejno *dyrektywy zdatności* (ang. *Airworthiness Directive, AD*) i *dyrektywy bezpieczeństwa* (ang. *Safety Directive, SD*). Wskazane dokumenty będą omawiane w dalszej części dysertacji.

Oprócz powyżej przedstawionych przykładów z trzeciej grupy (decyzje wydawane przez dyrektora wykonawczego w sprawach indywidualnych) można wskazać decyzje, które są podejmowane w stosunku do podmiotów, którym EASA wydaje, zawiesza, ogranicza oraz cofa certyfikaty, zatwierdzenia, czy autoryzacje.

### ***Organizacje szkolenia.***

---

<sup>1036</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1037</sup> Decyzja została zamieszczona na Twitterze: <https://twitter.com/517design/status/1247631249855873032/photo/2>, [dostęp: 02.10.2022 r.].

<sup>1038</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1039</sup> Ibidem.

Mając na uwadze pierwszą z grup, trzeba wskazać, iż zgodnie z rozporządzeniem nr 290/2012 zatwierdzoną organizacją szkolenia (ang. *Approved Training Organisations, ATO*<sup>1040</sup>) jest organizacja, której wydano lub przedłużono zezwolenie na prowadzenie szkoleń kwalifikujących do uzyskania licencji pilota lub powiązanych uprawnień i certyfikatów<sup>1041</sup>. Podstawa prawna do wydawania zatwierdzeń tym podmiotom wynika z rozporządzeń: nr 2018/1139 (art. 20, 21, 78)<sup>1042</sup>, nr 1178/2011<sup>1043</sup>, nr 290/2012<sup>1044</sup>. Należy podkreślić, iż EASA wydała też wytyczne dla organizacji, ubiegających się o uzyskanie zatwierdzenia<sup>1045</sup>. Na podstawie listy EASA<sup>1046</sup> zatwierdzonymi organizacjami szkolenia są, np. Flightsafety International Inc. (EASA.ATO.0012)<sup>1047</sup>, British Aviation Academy Ltd (EASA.GBR.ATO.0477)<sup>1048</sup>. Ponadto EASA opracowała listę zatwierdzonych organizacji w Zjednoczonym Królestwie<sup>1049</sup> oraz już nieważnych zatwierdzeń<sup>1050</sup>.

<sup>1040</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircrew-and-medical/approved-training-organisations-ato#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1041</sup> Załącznik nr VI, ARA.GEN.105 pkt 3, Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 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 100 z 5.4.2012, str. 1—56.

<sup>1042</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1043</sup> 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, str. 1—193.

<sup>1044</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 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 100 z 5.4.2012, str. 1—56.

<sup>1045</sup> Guidelines for Applicants, UG.FCTOA.00003-000, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/10829/en>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1046</sup> Lista EASA z zatwierdzonymi ośrodkami szkoleniowymi: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136195/en>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1047</sup> Flightsafety International Inc. (EASA.ATO.0012), [https://www.flightsafety.com/wp-content/uploads/2022/12/EASA.ATO\\_0012-Approval-Certificate-Rev54.pdf](https://www.flightsafety.com/wp-content/uploads/2022/12/EASA.ATO_0012-Approval-Certificate-Rev54.pdf), [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1048</sup> British Aviation Academy Ltd (EASA.GBR.ATO.0477), <https://www.facebook.com/photo?fbid=10159219508053384&set=pcb.10159219512773384>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1049</sup> List of EASA ATO/AeMC approvals following successful completion of the Brexit early application process by UK approval holders only, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/95306/en>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1050</sup> Lista nieważnych zatwierdzeń, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136196/en>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

Przykładami podmiotów, które uzyskały certyfikaty kwalifikacji (ang. *flight simulation training device qualification certificate*<sup>1051</sup>) jest Avion Flight Training Centre UK LTD dla A320-200<sup>1052</sup>, Egypt Training Academy dla Airbus A220-300<sup>1053</sup>, Institute of Air Transport Ltd. dla Generic Multi-Engine Turbine Aeroplane<sup>1054</sup>. Agencja wydaje przedmiotowe zatwierdzenia na podstawie rozporządzeń: nr 1178/2011<sup>1055</sup>, a następnie nr 290/2012<sup>1056</sup>.

Następnym podmiotom, którym EASA wydaje zatwierdzenia, są organizacje szkolące kontrolerów ruchu lotniczego (ang. *Air traffic controller training organisations, ATCO TOs*) w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ang. Air Traffic Management/ Organizacji Służb Żeglugi Powietrznej (ang. Air Navigation Service Organisations)<sup>1057</sup>. Agencja wydaje przedmiotowe zatwierdzenia na podstawie rozporządzeń: nr 2018/1139 (art. 81)<sup>1058</sup>, nr 2017/373<sup>1059</sup>. Agencja sporządziła też listę zatwierdzonych organizacji<sup>1060</sup>. Wśród nich są, np.: Lufthansa Systems FlightNav Inc. (EASA.AOA.DAT.014)<sup>1061</sup>, Jeppesen GmbH (EASA.AOA.DAT.019)<sup>1062</sup>.

---

<sup>1051</sup> Szerzej: <https://lisstdis.easa.europa.eu/eqstdis/>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1052</sup> Flight simulation training device qualification certificate, FSTD No EU-NL245, [https://www.aviongroup.aero/images/html/Certificate\\_FSTD\\_Avion\\_London\\_-\\_January\\_2021.pdf](https://www.aviongroup.aero/images/html/Certificate_FSTD_Avion_London_-_January_2021.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1053</sup> Flight simulation training device qualification certificate, FSTD No EU-A0279, <https://training.egyptair.com/Certificates/EASA-Simulators>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1054</sup> Flight simulation training device qualification certificate, FSTD No EU-AT3A1086, [http://sofiaflighttraining.com/wp-content/uploads/2015/02/FNPT\\_EASA\\_Certificates\\_2014.pdf](http://sofiaflighttraining.com/wp-content/uploads/2015/02/FNPT_EASA_Certificates_2014.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1055</sup> 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, str. 1—193.

<sup>1056</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 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 100 z 5.4.2012, str. 1—56.

<sup>1057</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-traffic-management/atmans-organisations-approvals-and-atco-training-organisations-approvals#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1058</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1059</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011, Dz.U. L 62 z 8.3.2017, str. 1—126.

<sup>1060</sup> List of approved ATM/ANS organisations under the oversight of EASA, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136194/en>, [dostęp: 18.01.2023 r.] oraz lista ATM/ANS na

### **Organizacje projektujące.**

Kolejnym podmiotem, któremu EASA może wydawać zatwierdzenia (ang. *Design Organisations Approvals, DOA*<sup>1063</sup>) jest organizacja projektująca (ang. *Design Organisation, DO*). Zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 748/2012 odpowiada ona za projektowanie wyrobów, części i akcesoriów lub za ich zmiany i naprawy<sup>1064</sup>. Szczegółowe przepisy odnoszące się do uzyskania przedmiotowego zatwierdzenia są określone w podczęści J, A.231-21.A.265 rozporządzenia nr 748/2012. Agencja wydaje przedmiotowe zatwierdzenia na podstawie rozporządzeń: nr 2018/1139<sup>1065</sup>, nr 748/2012<sup>1066</sup>. EASA publikuje na swojej stronie wykaz organizacji projektujących, które posiadają DOA<sup>1067</sup>. Przykładem takiej organizacji jest: Safran Aerosystems<sup>1068</sup>. Analizując to zatwierdzenie, można zauważyć podstawę prawną jej wydania - rozporządzenie nr 2018/1139 oraz 748/2012 - part 21, section A, subpart J<sup>1069</sup>. Ponadto do zatwierdzenia załączone są jego warunki.

Również EASA może wydawać zatwierdzenia organizacjom projektującym według procedury alternatywnej (ang. *Alternative Procedures to Design Organisation*

---

terenie Zjednoczonego Królestwa: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/95304/en>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1061</sup> Service provider certificate dla Lufthansa Systems FlightNav Inc., EASA.AOA.DAT.014: [http://fms-info.lhsystems.com/content/AOA.DAT.014\\_CERT\\_20221020.pdf](http://fms-info.lhsystems.com/content/AOA.DAT.014_CERT_20221020.pdf), [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1062</sup> Service provider certificate dla Jeppesen GmbH, EASA.AOA.DAT.019, <https://ww2.jeppesen.com/wp-content/uploads/2019/04/NavData-424-Service-Provider-Certification.pdf>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1063</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/design-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1064</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1065</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1066</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1067</sup> Lista organizacji DOA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/design-organisations>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1068</sup> Zatwierdzenie DOA dla Safran Aerosystems: [https://www.safran-group.com/sites/default/files/2022-07/EASA\\_21J\\_466\\_rev7.pdf](https://www.safran-group.com/sites/default/files/2022-07/EASA_21J_466_rev7.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1069</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

*Approval, ADOA*)<sup>1070</sup>. Przykładem jest Aveo Engineering Group, s. r. o.<sup>1071</sup>. Podstawa prawna: rozporządzenie nr 2018/1139<sup>1072</sup>, nr 748/2012<sup>1073</sup>. Agencja sporządziła też listę zatwierdzonych organizacji (np. Airborne Technologies GmbH z Austrii, Viking Life-Saving Equipment A/S z Danii)<sup>1074</sup> oraz tych, które już nie mają zatwierdzeń (np. Česká letecká servisní a.s, Aircraft Design & Certification, Ltd)<sup>1075</sup>. Również EASA opublikowała dokument (FO.DOA.00081), w którym określiła, w jaki sposób można ubiegać się o to zatwierdzenie<sup>1076</sup>.

Ponadto EASA może wydawać certyfikat typu (ang. *Type Certificate*) organizacjom projektującym<sup>1077</sup>. Jest on przyznawany na czas nieokreślony podstawie rozporządzenia nr 2018/1139 (art. 77 ust. 1 lit. e)<sup>1078</sup>, nr 748/2012 (podczęść B, 21.A.11-21.A.61)<sup>1079</sup>. Przykładem organizacji, która otrzymała taki certyfikat jest: BRM AERO, S.R.O.

---

<sup>1070</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/alternative-procedures-design-organisation-approval-adoa#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1071</sup> Przykład ADOA: <https://www.aveoengineering.com/aveo-engineering-group-awarded-easa-alternative-procedures-organisation-approval-adoa/>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1072</sup> 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, Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.

<sup>1073</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1074</sup> Lista organizacji z zatwierdzeniami ADOA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/alternative-procedures-design-organisation-approval-adoa>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1075</sup> Lista anulowanych zatwierdzeń ADOA: <https://www.easa.europa.eu/download/doa-adoa/List-of-cancelled-ADOA.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1076</sup> Szerzej o procesie aplikowania o ADOA: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/application-forms/fodoa00081>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1077</sup> Podczęść B, 21.A.13, rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1078</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1079</sup> Podczęść B, 21.A.11-21.A.61, rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

(EASA.A.642)<sup>1080</sup>. Jak zaznacza M. Hinsch można wyróżnić cztery rodzaje *certyfikatu typu*<sup>1081</sup>: *certyfikat typu, zmiana certyfikatu typu, uzupełniający certyfikat typu, zatwierdzenie naprawy* (ang. *repair approval*).

EASA wydaje również uzupełniający certyfikat typu<sup>1082</sup> (ang. *Supplemental Type Certificates*)<sup>1083</sup> organizacjom projektującym<sup>1084</sup>. Certyfikat jest przyznawany na czas nieokreślony<sup>1085</sup>. EASA publikuje na swojej stronie wykaz organizacji, które posiadają taki certyfikat<sup>1086</sup>. Wśród nich jest Airbus Defence and Space S.A. (10069256)<sup>1087</sup>; Certifynation, Llc (10069838)<sup>1088</sup>; Eirtech Aviation Services Limited (10076127)<sup>1089</sup>. Wymieniony dokument został wydany na podstawie rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1090</sup>, nr 748/2012 (podczęść E, 21.A.111-21.A.120)<sup>1091</sup>. Należy podkreślić, iż EASA opracowała dokument, w którym określono, w jaki sposób można, m.im. przenieść

---

<sup>1080</sup> BRM AERO, S.R.O. (EASA.A.642), <https://www.bristell.com/certificates/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1081</sup> M. Hinsch, *Industrial Aviation Management, A Primer in European Design, Production and Maintenance Organisations*, Berlin 2018, s. 52.

<sup>1082</sup> Uzupełniający certyfikat typu (Supplemental Type Certificate) - *rozumie się przez to dokument zawierający opis zmiany poważnej w projekcie typu oraz spełnienie warunków zdatności do lotu w zakresie specyfikacji certyfikacyjnych oraz wszelkie inne warunki lub ograniczenia, określone dla statku powietrznego we właściwych specyfikacjach*.

<sup>1083</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/type-certificates/supplemental-type-certificates#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1084</sup> Podczęść E, 21.A.112B, rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1085</sup> Podczęść E, 21.A.118B, rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1086</sup> Wykaz organizacji: [https://www.easa.europa.eu/download/stc/STC\\_WebList.pdf](https://www.easa.europa.eu/download/stc/STC_WebList.pdf), [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1087</sup> Airbus Defence And Space S.A. (10069256), <https://www.occar.int/mmof-obtains-important-supplemental-type-certificate>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1088</sup> Certifynation, LLC (10069838), <https://www.certifynation.com/wp-content/uploads/10069838.pdf>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1089</sup> Eirtech Aviation Services Limited (10076127), [https://www.eirtechaviation.ie/files/3316/1943/2229/10076127\\_CERT\\_REV\\_0\\_20210407.pdf](https://www.eirtechaviation.ie/files/3316/1943/2229/10076127_CERT_REV_0_20210407.pdf), [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1090</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1091</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

certyfikat (Restricted) Type Certificate ((R)TC) i Supplemental Type Certificate (STC) na inny podmiot<sup>1092</sup>.

### **Organizacje produkujące.**

Następnym podmiotem, któremu EASA wydaje zatwierdzenia (ang. *Production Organisation Approvals, POA*<sup>1093</sup>) jest organizacja produkująca (ang. *Production Organisation, PO*), która na podstawie art. 9 rozporządzenia nr 748/2012 odpowiada za wytwarzanie wyrobów, części i akcesoriów<sup>1094</sup>. Agencja wydaje przedmiotowe zatwierdzenia na podstawie rozporządzeń: nr 2018/1139<sup>1095</sup>, nr 748/2012<sup>1096</sup>. Również EASA opublikowała listę organizacji, którym przyznała POA<sup>1097</sup>. Wśród nich są: Tci Kabin Ici Sistemleri Sanayi Ve Ticaret A.S. (EASA.21G.0052)<sup>1098</sup>, Aerospace Engineering Services JSC (AESC) - EASA.21G.0056<sup>1099</sup>.

Trzeba zaznaczyć, iż EASA opracowała również dokument (UG.POA.00067-005) skierowany do organizacji produkcyjnych, w którym określiła, jak wygląda proces przyznawania zatwierdzenia<sup>1100</sup>.

Należy podkreślić, iż organizacji produkującej można również przyznać autoryzację Europejskiej normy technicznej (ang. *European Technical Standard Order*

---

<sup>1092</sup> Transfer or surrender of a product certificate, PR.TOC.00001-001, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/44079/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1093</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/production-organisations-approvals#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1094</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1095</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1096</sup> Podczęść G, 21.A.131-21.A.165, rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1097</sup> Lista organizacji z zatwierdzeniem POA: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136324/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1098</sup> Tci Kabin Ici Sistemleri Sanayi Ve Ticaret A.S. (EASA.21G.0052), [https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa\\_55.html](https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa_55.html), [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1099</sup> Aerospace Engineering Services JSC (AESC) - EASA.21G.0056, <https://aesc.com.vn/en/interview-with-poa-staffs-on-aesc-becoming-the-only-easa-poa-in-vietnam-n50.html>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1100</sup> User guide for Production organisations, UG.POA.00067-005, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/4825/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

*Authorisations, ETSOA*)<sup>1101</sup>. Zgodnie z art. 1 pkt g) rozporządzenia nr 748/2012<sup>1102</sup> ETSO oznacza europejską normę techniczną, którą są szczegółowe wymagania zdolności do lotu wydane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencję”) w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami niniejszego rozporządzenia, jako minimalna norma jakości w odniesieniu do niektórych artykułów. Przykładem ETSO jest ETSO-C85a, która dotyczyła świateł lokalizujących rozbitków<sup>1103</sup>. Podstawa prawna uzyskiwania ETSOA wynika z podczęści O rozporządzenia nr 748/2012<sup>1104</sup>. Tym samym *każda osoba fizyczna lub prawna, która produkuje lub przygotowuje się do produkcji artykułu ETSO i wykazała lub jest w trakcie wykazywania swojej zdolności zgodnie z pkt 21.A.602B, ma prawo wystąpić z wnioskiem o autoryzację ETSO*<sup>1105</sup>. Ponadto wnioskujący musi wykazać swoją zdolność do produkcji oraz do projektowania (21.A.602B rozporządzenia nr 748/2012<sup>1106</sup>). Również Agencja opublikowała listę podmiotów, które otrzymały autoryzację ETSO<sup>1107</sup>, która jest wydawana na czas nieokreślony (21.A.619 rozporządzenia nr 748/2012<sup>1108</sup>). Przykładami podmiotów, które uzyskały wspomnianą autoryzację w stosunku do produkowanych przez nich artykułów ETSO są: organizacja projektująca - Aveo Engineering Group, s. r. o<sup>1109</sup> (EASA.21O.10055229)<sup>1110</sup> oraz organizacja produkująca

---

<sup>1101</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/etso#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1102</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1103</sup> Lista ETSO, np. ETSO-C85a, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/lit/standatdy/CS-ETSO\\_a\\_pl.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/lit/standatdy/CS-ETSO_a_pl.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1104</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1105</sup> Podczęść O, 21.A.602A, Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1106</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1107</sup> Lista podmiotów, które otrzymały autoryzację ETSO, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136636/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1108</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1109</sup> Aveo Engineering Group, s. r. o - organizacja projektująca, mająca DOA od EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136324/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].



- Umlaut Engineering GmbH<sup>1111</sup> (EASA.21O.10077848)<sup>1112</sup>. Analizując pierwszy ze wskazanych przykładów, można zauważyć, iż autoryzacja została wydana w odniesieniu do europejskiej normy technicznej - ETSO-C96a, która dotyczyła systemów świateł antykolizyjnych (ang. *anticollision light systems*)<sup>1113</sup>. W drugim przypadku autoryzacja została przyznana podmiotowi (produkcującemu gaśnice) w nawiązaniu do ETSO 2C515 A1<sup>1114</sup>.

### **Organizacje obsługowe/techniczne.**

Następnym podmiotem, któremu EASA wydaje zatwierdzenia (ang. *Maintenance Organisation Approvals, MOA*<sup>1115</sup>) jest organizacja obsługowa/techniczna (ang. *Maintenance Organisation, MO*). W tym miejscu trzeba wyjaśnić, czym jest wspomniana *obsługa techniczna*. Zgodnie z art. 2 lit. h) rozporządzenia nr 1321/2014 przez obsługę techniczną rozumie się *czynność lub zespół następujących czynności: przegląd, naprawa, kontrola, wymiana, modyfikacja statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawa usterek, z wyjątkiem przeglądu przed lotem*<sup>1116</sup>. Przykładem organizacji, która otrzymała takie zatwierdzenie jest: Singapore Component Solutions PTD LTD<sup>1117</sup>, Bostonair limited<sup>1118</sup>. Agencja wydaje przedmiotowe zatwierdzenia na podstawie rozporządzeń: nr 2018/1139<sup>1119</sup>, nr 1321/2014 (m.in. art. 4 oraz Załącznik II,

---

<sup>1110</sup> Przykład ETSO-C96a: <https://www.aveoengineering.com/european-technical-standard-order-etso-authorisation-for-smartstrobe/>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1111</sup> Umlaut Engineering GmbH - organizacja produkująca, mająca POA od EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/design-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1112</sup> Umlaut Engineering GmbH, <https://www.umlaut.com/uploads/documents/UL-Halon-Free-Fireextinguisher-%E2%80%93-ETSO-Approval.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1113</sup> ETSO-C96a, [https://www.easa.europa.eu/download/etso/ETSO-C96a\\_CS-ETSO\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/download/etso/ETSO-C96a_CS-ETSO_0.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1114</sup> ETSO 2C515 A1, Aircraft halocarbon clean agent handheld fire extinguisher, [https://www.easa.europa.eu/download/etso/ETSO-2C515\\_A1.pdf](https://www.easa.europa.eu/download/etso/ETSO-2C515_A1.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1115</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-145-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1116</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności 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, str. 1—194.

<sup>1117</sup> MOA, EASA.145.0777, <https://www.sabenatechnics.com/wp-content/uploads/2018/09/EASA-Approval-Certificate.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1118</sup> MOA, EASA.UK.145.01200, <https://bostonair.com.au/wp-content/uploads/2022/10/part-145-uk-de.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1119</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

Część-145)<sup>1120</sup>. Należy też zaznaczyć, iż EASA opublikowała dokument (UG.CAO.00006-008), w którym opisano proces przyznawania zatwierdzenia organizacji obsługowej/technicznej<sup>1121</sup>. Innym dokumentem jest UG.CAO.00024-009, który odnosi się do charakterystyki organizacji obsługowej (ang. *Maintenance Organisation Exposition, MOE*)<sup>1122</sup>.

### **Organizacje obsługowe/techniczne w Stanach Zjednoczonych.**

EASA wydaje zatwierdzenia (ang. *U.S. approval certificate*) organizacjom obsługowym/technicznym (ang. *Maintenance Organisations, MOs*) w Stanach Zjednoczonych (US)<sup>1123</sup>. W związku z tym Agencja publikuje na swojej stronie wykaz organizacji, które posiadają MOA<sup>1124</sup>. Przykładowymi MOs są: Astronics Connectivity Systems & Certification Corp. (EASA.145.6621)<sup>1125</sup>; International Repair Technologies, Llc. (EASA.145.6664)<sup>1126</sup>; Berry Aviation, Inc. (EASA.145.6837)<sup>1127</sup>. Wymienione powyżej *approval certificate* zostały wydane na podstawie art. 68 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1128</sup>, który odnosi się do akceptowania certyfikatów wydawanych przez państwo trzecie.

### **Organizacje obsługowe/techniczne w Kanadzie.**

EASA wydaje zatwierdzenia (ang. *approval certificate*) organizacjom obsługowym/technicznym (ang. *Maintenance Organisations, MOs*) w Kanadzie

---

<sup>1120</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności 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, str. 1—194.

<sup>1121</sup> Foreign Part-145 approvals - User Guide for Applicants & Approval Holders, UG.CAO.00006-008, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137296/en>, [dostęp: 22.01.2023 r.].

<sup>1122</sup> Foreign Part-145 approvals User Guide for Maintenance Organisation Exposition, UG.CAO.00024-009, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137301/en>, [dostęp: 22.01.2023 r.].

<sup>1123</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-145-organisations-in-us#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1124</sup> Wykaz MOA w USA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/valid-and-invalid-basa-part-145-approvals-dataset>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1125</sup> Astronics Connectivity Systems & Certification Corp. (EASA.145.6621), [https://www.astronics.com/docs/default-source/csc/certificates/easa-certificate.pdf?sfvrsn=7d1db358\\_2](https://www.astronics.com/docs/default-source/csc/certificates/easa-certificate.pdf?sfvrsn=7d1db358_2), [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1126</sup> International Repair Technologies, LLC. (EASA.145.6664), <https://www.irtaero.com/copy-of-certificate-faa>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1127</sup> Berry Aviation, Inc. (EASA.145.6837), <https://www.berryaviation.com/wp-content/uploads/2022/11/EASA-Certificate-2024-BAI-pdf.pdf>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1128</sup> 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, Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.

(CAN)<sup>1129</sup>. EASA publikuje na swojej stronie wykaz organizacji, które posiadają MOA<sup>1130</sup>. Przykładowymi MOs są: Hope Aero Propeller & Components in (EASA.145.7036)<sup>1131</sup>, VIH Aerospace Inc. (EASA.145.7166)<sup>1132</sup>, CMC ELECTRONICS Inc. (EASA.145.7022)<sup>1133</sup>. Wszystkie trzy *approval certificate* zostały wydane na podstawie art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1592/2002<sup>1134</sup>.

### **Organizacje szkolące w zakresie obsługi technicznej.**

Następnymi podmiotami, którym EASA wydaje zatwierdzenia (ang. *Maintenance Training Organisations Approvals, MTOA*<sup>1135</sup>) są organizacje szkolące w zakresie obsługi technicznej<sup>1136</sup> (ang. *Maintenance Training Organization, MTO*). Należy podkreślić, iż przez *obsługę techniczną* można rozumieć *czynność lub zespół czynności obejmujących przegląd, naprawę, kontrolę, wymianę, modyfikację statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawę usterek, z wyjątkiem kontroli przed startem*<sup>1137</sup>. Tym samym organizacje, które posiadają zatwierdzenie MTOA są uprawnione do prowadzenia szkoleń, których celem jest kształcenie pracowników w zakresie wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych. Przykładem takiej organizacji jest: Flightsafety International, Inc<sup>1138</sup>. Agencja wydaje przedmiotowe zatwierdzenia na podstawie rozporządzeń: nr 2018/1139<sup>1139</sup>, nr 1321/2014 (Załącznik IV, Część-147)<sup>1140</sup>.

---

<sup>1129</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-145-organisations-in-canada#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1130</sup> Wykaz MOA w Kanadzie: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/valid-and-invalid-basa-part-145-approvals-dataset>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1131</sup> Hope Aero Propeller & Components in (EASA.145.7036), [https://hopeaero.com/wp-content/uploads/2020/06/Hope\\_Aero-Certificates-European\\_Aviation\\_Safety\\_Agency-Approval.jpg](https://hopeaero.com/wp-content/uploads/2020/06/Hope_Aero-Certificates-European_Aviation_Safety_Agency-Approval.jpg), [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1132</sup> VIH Aerospace Inc. (EASA.145.7166), <https://www.vihaerospace.com/certificates/view/16>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1133</sup> CMC ELECTRONICS Inc. (EASA.145.7022), <https://cmcelectronics.ca/wp-content/uploads/2022/11/EASA-Certificate.pdf>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1134</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1135</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-147-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1136</sup> Tłumaczenie MTO na język polski - *Organizacja szkoląca w zakresie obsługi technicznej* pojawiło się w wykazie skrótów w dokumencie ULC, Certyfikacja i Bieżący Nadzór Organizacji Part-147 - Podręcznik, s. 24: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/personel\\_lotniczy/licencjonowanie/cert\\_organiz\\_part-147.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/personel_lotniczy/licencjonowanie/cert_organiz_part-147.pdf), [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1137</sup> Definicja obsługi technicznej w dokumencie ULC, Certyfikacja i Bieżący Nadzór Organizacji Part-147 - Podręcznik, s. 23, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/personel\\_lotniczy/licencjonowanie/cert\\_organiz\\_part-147.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/personel_lotniczy/licencjonowanie/cert_organiz_part-147.pdf), [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1138</sup> EASA.147.0001, <https://www.flightsafety.com/wp-content/uploads/2022/05/EASA-Mx-Approval-Certificate-5-2022.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

<sup>1139</sup> 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.

### **Operatorzy z państwa trzeciego.**

Następnym podmiotem, któremu EASA wydaje zezwolenia (ang. *authorisations*) są operatorzy z państwa trzeciego (ang. *Third Country Operators, TCO*)<sup>1141</sup>. Zgodnie z art. 2 pkt 4 rozporządzenia nr 452/2014 operatorami z państwa trzeciego są operatorzy, którzy posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo trzecie<sup>1142</sup>. EASA publikuje listę operatorów z państw trzecich<sup>1143</sup>. Wśród nich autoryzacje otrzymały, np. Albawings Sh.P.K. (EASA.TCO.ALB-0001.04)<sup>1144</sup>, Vietnam Airlines Jsc (EASA.TCO.VNM-0001.03)<sup>1145</sup>.

### **Przewoźnicy lotniczy.**

Agencja wydaje certyfikaty dla przewoźników lotniczych (ang. *Air operator certificate, AOC*)<sup>1146</sup>. Zgodnie z aktualnym wykazem posiadaczami certyfikatów AOC są: WIZZ Air Hungary Airlines Limited, Luxaviation E.A., S.A. oraz Wizz Air Malta Limited<sup>1147</sup>.

Należy również podkreślić, iż organizacjom, które otrzymały decyzję odmowną odnośnie do przyznania certyfikatu czy zatwierdzenia, przysługuje odwołanie do Komisji Odwoławczej EASA na podstawie art. 108 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1148</sup>.

---

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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1140</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności 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, str. 1—194.

<sup>1141</sup> Szerzej o TCO: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/tco-third-country-operators>, [dostęp: 23.01.2023 r.].

<sup>1142</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 133 z 6.5.2014, str. 12—26.

<sup>1143</sup> Lista operatorów TCO: <https://tco.easa.europa.eu/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1144</sup> Autoryzacje TCO dla Albawings Sh.P.K. (EASA.TCO.ALB-0001.04) można pobrać ze strony: <https://tco.easa.europa.eu/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1145</sup> Autoryzacje TCO dla VIETNAM AIRLINES JSC (EASA.TCO.VNM-0001.03) można pobrać ze strony: <https://tco.easa.europa.eu/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

<sup>1146</sup> Szerzej o zasadach ogólnych certyfikacji operatora w części C OPS 1.175 oraz W dodatku nr 2 do OPS 1.175, Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego, Dz.U. L 254 z 20.9.2008, str. 1—238.

<sup>1147</sup> List of Operators with an EASA approved Air Operator Certificate (AOC): <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/119319/en>, [dostęp: 14.01.2023 r.].

<sup>1148</sup> 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

Trzeba zaznaczyć, iż w 2012 roku Heli-Flight GmbH & Co. KG (AP/01/2012)<sup>1149</sup> oraz Isoire Aviation<sup>1150</sup> (AP/06/2013)<sup>1151</sup> w 2014 roku złożyły odwołanie od decyzji EASA, na mocy której nie zostały przyznane certyfikaty tym organizacjom.

### 2.1.2. Charakter prawny decyzji wydawanych przez EASA

Zważywszy na przedstawione we wcześniejszym podrozdziale dwa sposoby podziału decyzji, należy zadać pytanie, czy wskazane kategorie decyzji mają ten sam charakter? Co więcej, trzeba ustalić: po pierwsze czy decyzje dyrektora wykonawczego można uznać za decyzje, będące aktami prawa pochodnego, określonymi w art. 288 TFUE<sup>1152</sup>?, a po drugie czy jeżeli od takich decyzji nie przysługuje odwołanie do BoA, to czy można od nich wnieść skargę do TSUE? Kwestia charakteru decyzji Agencji jest dyskusyjna, dlatego, aby udzielić odpowiedzi na to pytanie, konieczne jest przeanalizowanie ich treści oraz odwołania się do cech decyzji.

Odwołując się do pierwszego z powyższych pytań, w ocenie, jaki charakter prawny mają poszczególne decyzje wydawane przez Dyrektora Wykonawczego, będzie konieczne odniesienie się do cech charakterystycznych decyzji, wynikających z prawa Unii Europejskiej<sup>1153</sup>. Zgodnie z art. 288 TFUE decyzje są wiążące w całości<sup>1154</sup>. Co więcej, jeżeli wskazany jest adresat, to ten akt prawny wiąże jedynie tego adresata. Jak zaznacza M. Jaśkowski krąg podmiotów, wydających decyzje nie ogranicza się tylko do instytucji UE w wąskim znaczeniu, ale także do innych podmiotów, np. agencji

---

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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1149</sup> Heli-Flight GmbH & Co. KG (AP/01/2012), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/DECISION%20OF%20EASA%20BOARD%20OF%20APPEAL%2017%2012%20AP%2001%2012%20HELIFLIGHT%20EN.PDF>, [dostęp: 20.01.2023 r.].

<sup>1150</sup> Isoire Aviation znajduje się na liście organizacji produkcyjnych, posiadających zatwierdzenie od EASA. Lista POD, s. 36, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136324/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1151</sup> Isoire Aviation (AP/06/2013), [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_06\\_2013%20-%20final%20decision.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_06_2013%20-%20final%20decision.pdf), [dostęp: 20.01.2023 r.].

<sup>1152</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

<sup>1153</sup> Szerzej o decyzjach: B. Kowalczyk, *Prawne formy działania w unijnym prawie administracyjnym* [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016, s. 134-137.

<sup>1154</sup> Traktat Ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.). Szerzej o aktach prawnych z art. 288 TFUE: R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza w systemie Unii Europejskiej*, Warszawa 2011, s. 145-146.

zdecentralizowanych<sup>1155</sup>. Ponadto wedle G. Krawca cechą decyzji jest podwójna konkretność. Z powyższego wynika, że po pierwsze w decyzji powinien być wskazany adresat, a po drugie charakter tego dokumentu jest konkretny<sup>1156</sup>. Warto podkreślić, iż M. Baran przedstawił podział na decyzje, które zawierają normy generalne i abstrakcyjne oraz indywidualne i konkretne<sup>1157</sup>. Pierwsze z wymienionych mają charakter normatywny i są publikowane w Dz.Urz.UE., a drugie są aktami administracyjnymi (aktami stosowania prawa), które są notyfikowane adresatom<sup>1158</sup>.

Z kolei C. Mik zauważa, że decyzje można zakwalifikować jako akt administracyjny z uwagi na to, iż są one konkretne i indywidualne<sup>1159</sup>. Również sygnalizuje, że wskazane powyżej cechy tego aktu prawnego mogą budzić pewne wątpliwości przy uznaniu go jako źródło prawa Unii Europejskiej<sup>1160</sup>. Trzeba też pamiętać, iż istnieje stanowisko, wedle którego decyzje są klasyfikowane jako prawne formy działania w prawie administracyjnym Unii Europejskiej<sup>1161</sup>. Jak zaznacza B. Kowalczyk prawną formą działania jest „wyodrębniony prawem (bądź dający się wyodrębnić) rodzaj powtarzalnej czynności prawnej bądź faktycznej (lub zespół takich czynności), podejmowanej w celu wykonania norm prawa UE przez określony podmiot (lub zespół podmiotów) powoływany do wykonywania zadań i kompetencji wynikających z prawa Unii Europejskiej”<sup>1162</sup>.

Zaznaczyć trzeba, że decyzje, które są przyjmowane w ramach zwykłej<sup>1163</sup> czy specjalnej procedury ustawodawczej<sup>1164</sup> (art. 289 TFUE), są pojmowane jako akty ustawodawcze. Wedle art. 297 ust. 2 tiret 3 TFUE, jeżeli w decyzji jest podany adresat, to jest ona mu notyfikowana i wtedy staje się skuteczna<sup>1165</sup>. Co więcej, na mocy art. 263 TFUE Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest kompetentny do kontroli

---

<sup>1155</sup> M. Jaśkowski, *1.4. Przegląd kategorii aktów wydawanych przez Unię Europejską pod kątem cech aktu administracyjnego indywidualnego* [w:] *Sądowa kontrola legalności aktów administracyjnych Unii Europejskiej*, Warszawa 2016, s. 83-84.

<sup>1156</sup> G. Krawiec, *Europejskie prawo administracyjne*, Warszawa 2009, s. 57.

<sup>1157</sup> M. Baran, *Decyzja*, [w:] *System prawa Unii Europejskiej, Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej*, red. A. Wróbel, t. I, s. 1070.

<sup>1158</sup> *Ibidem*, s. 1070, 1073.

<sup>1159</sup> C. Mik, *Europejskie prawo wspólnotowe, Zagadnienia teorii i praktyki*, Warszawa 2000, t. I, s. 504.

<sup>1160</sup> *Ibidem*, s. 504.

<sup>1161</sup> G. Krawiec, *Europejskie prawo...*, s. 56.

<sup>1162</sup> B. Kowalczyk, *Prawne formy działania w unijnym prawie administracyjnym*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016, s. 127.

<sup>1163</sup> Szerzej o zwykłej procedurze ustawodawczej: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=LEGISSUM:ordinary\\_legislative\\_procedure](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=LEGISSUM:ordinary_legislative_procedure), [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1164</sup> Szerzej o specjalnej procedurze ustawodawczej: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=LEGISSUM:special\\_legislative\\_procedure](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=LEGISSUM:special_legislative_procedure), [dostęp: 27.09.2022 r.].

<sup>1165</sup> Traktat Ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.).

legalności decyzji aktów wydawanych przez organy lub jednostki organizacyjne Unii i wywołujących skutki prawne względem osób trzecich<sup>1166</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe cechy decyzji w rozumieniu art. 288 TFUE<sup>1167</sup>, można uznać, iż decyzje EASA nie można zaklasyfikować do takiej grupy. Skoro decyzje EASA nie są decyzjami w świetle art. 288 TFUE<sup>1168</sup>, to należy zadać pytanie, jaki mają one charakter. Zważywszy na to, zauważyć należy, że w orzecznictwie TSUE pojawiły się wyroki<sup>1169</sup>, w których zostało podkreślone, że decyzje Europejskiej Agencji Chemikaliów (ang. *The European Chemicals Agency, ECHA*) są aktami regulacyjnymi w świetle art. 263 akapit 4 TFUE<sup>1170</sup>. Przykładem jest wyrok, odnoszący się do Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA)<sup>1171</sup>, w którym poczyniono kilka uwag na temat aktu regulacyjnego<sup>1172</sup>. W przedmiotowej sprawie zostało podkreślone, iż jeżeli decyzja<sup>1173</sup> nie została uchwalona w ramach zwykłej czy specjalnej procedury ustawodawczej (art. 289 ust. 1-3 TFUE), to nie można uznać ją za akt legislacyjny<sup>1174</sup>. Tym samym zaznacza się, że takie decyzje Agencji będą aktami regulacyjnymi. To samo stanowisko zostało zaakcentowane w sprawie *Rütgers Germany i in. przeciwko ECHA*<sup>1175</sup> oraz *Cindu Chemicals BV i in. przeciwko ECHA*<sup>1176</sup>. W tym miejscu warto

---

<sup>1166</sup> Traktat Ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.).

<sup>1167</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

<sup>1168</sup> Ibidem.

<sup>1169</sup> Przykłady: Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. *Bilbaína de Alquitranes, SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA)*, T-93/10, pkt 58, ECLI:EU:T:2013:106; Judgment of the General Court (Seventh Chamber, extended composition), 7 March 2013. *Rütgers Germany GmbH and Others v European Chemicals Agency (ECHA)*, Case T-94/10, ECLI:EU:T:2013:107; Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. *Cindu Chemicals BV i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA)*, Sprawa T-95/10, pkt 60-67, ECLI:EU:T:2013:108.

<sup>1170</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

<sup>1171</sup> Szerzej o ECHA: K. Bungart, *The European Chemicals Agency and its Compliance with the Meroni Doctrine, Do the powers of the European Chemicals Agency go beyond the scope of what is permissible under the Meroni doctrine (as modified by Case C-270/12)?*, [https://www.maastrichtuniversity.nl/sites/default/files/mcel\\_master\\_working\\_paper\\_20184\\_bungart.pdf](https://www.maastrichtuniversity.nl/sites/default/files/mcel_master_working_paper_20184_bungart.pdf), [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1172</sup> Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. *Bilbaína de Alquitranes, SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA)*, T-93/10, pkt 58, ECLI:EU:T:2013:106.

<sup>1173</sup> Decyzja Dyrektora Wykonawczego ECHA, ED/68/2009, <https://www.echa.europa.eu/documents/10162/78d8ecfd-5e83-4299-9f16-15681ee11bbb>, [dostęp: 16.10.2022 r.].

<sup>1174</sup> Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. *Bilbaína de Alquitranes, SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA)*, T-93/10, pkt 57, ECLI:EU:T:2013:106.

<sup>1175</sup> Judgment of the General Court (Seventh Chamber, extended composition), 7 March 2013. *Rütgers Germany GmbH and Others v European Chemicals Agency (ECHA)*, Case T-94/10, pkt 53-59, ECLI:EU:T:2013:107.

nadmieniść, iż od decyzji, które były przedmiotem wspomnianych wyroków i gdzie stroną pozwaną była ECHA, nie przysługiwało odwołanie do Rady Odwoławczej tej Agencji, bowiem przepis (art. 57 i 59 Rozporządzenia nr 1907/2006<sup>1177</sup>), na podstawie którego decyzja została opublikowana, nie znajdował się w enumeratywnie wymienionych przepisach, co do których można się odwołać (art. 91 Rozporządzenia nr 1907/2006<sup>1178</sup>).

W związku z powyższym trzeba przypomnieć, iż w postanowieniu Sądu z dnia 6 września 2011 r. w sprawie T-18/10 Inuit Tapiriit Kanatami i in. przeciwko Parlamentowi i Radzie określono, że *aktem regulacyjnym* jest każdy akt o charakterze generalnym, z wyjątkiem aktów legislacyjnych<sup>1179</sup>. Również stanowisko to zostało powtórzone w wyroku Sądu z dnia 25 października 2011 r. w sprawie T-262/10 Microban International i Microban (Europe) przeciwko Komisji<sup>1180</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, można wnioskować *per analogiam*, że skoro decyzje ECHA zostały uznane nie jako akty legislacyjne tylko regulacyjne, to również decyzje EASA o charakterze generalnym będą mieć taki charakter. Stanowisko to może potwierdzać fakt, iż ECHA i EASA są agencjami, które można zakwalifikować do tej samej grupy agencji trzeciej generacji oraz agencji regulacyjnych (zdecentralizowanych)<sup>1181</sup>. Również jak podkreśla P. Weismann zarówno ECHA, jak i EASA są agencjami, które wydają wiążące decyzje i mają wpływ na proces legislacyjny<sup>1182</sup>. Dodatkowo za wyżej wskazanym twierdzeniem przemawia to, iż decyzje EASA nie są uchwalane ani w zwykłej procedurze ustawodawczej, ani tym bardziej w specjalnej.

---

<sup>1176</sup> Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. Cindu Chemicals BV i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA), Sprawa T-95/10, pkt 60-67, ECLI:EU:T:2013:108.

<sup>1177</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE, Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1.

<sup>1178</sup> Ibidem.

<sup>1179</sup> Postanowienie Sądu z dnia 6 września 2011 r. w sprawie T-18/10 Inuit Tapiriit Kanatami i in. przeciwko Parlamentowi i Radzie, pkt 56, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62010TO0018\(04\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62010TO0018(04)&from=EN), [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1180</sup> Wyrok Sądu z dnia 25 października 2011 r. w sprawie T-262/10 Microban International i Microban (Europe) przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-7697, pkt 21, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62010TJ0262&from=PL>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1181</sup> M. Zieliński, *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych...*, s. 185-187.

<sup>1182</sup> P. Weismann, *European Agencies and risk governance in EU Financial Market Law*, New York 2016, s. 56-57.



Co więcej, analizując zaskarżoną decyzję dyrektora wykonawczego ECHA (ED/68/2009<sup>1183</sup>) i porównując ją do decyzji wydawanych przez dyrektora wykonawczego EASA (nie w sprawach indywidualnych), można zauważyć, iż mają one generalny charakter, nie są kierowane do konkretnego podmiotu. Również są podpisywane przez dyrektora wykonawczego oraz zawierają sformułowanie „*enters into force*”. Ponadto nie są one publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej tylko na stronie agencji, co potwierdza, że nie są aktami ustawodawczymi. W tym miejscu należy przypomnieć, że wymieniona wcześniej decyzja ECHA została uznana jako akt regulacyjny<sup>1184</sup>, dlatego też mając na względzie charakter obydwu agencji i strukturę ich decyzji, można założyć, że decyzje EASA o charakterze generalnym są też aktami regulacyjnymi. Tym samym skoro podmioty indywidualne takie akty mogą zaskarżyć na mocy art. 263 TFUE<sup>1185</sup>, powołując się na to, iż wywołują względem nich skutki prawne, to można uznać, iż takie decyzje EASA mają wiążący charakter.

## 2.2. Dyrektywa zdatności i dyrektywa zdatności o naturze pilnej

Kolejnym z dokumentów, jakie może publikować EASA, są *dyrektywy zdatności*<sup>1186</sup> (ang. *airworthiness directive*, AD)<sup>1187</sup>. Warto podkreślić, iż zgodnie z *Podręcznikiem certyfikacji i nadzoru operacyjnego (PNO-965)*<sup>1188</sup>, wydanym przez ULC, *dyrektywy zdatności* identyfikują wyroby lotnicze, w których zauważa się stan niebezpieczny. Co więcej, wydaje się te dokumenty w przypadku, gdy taki stan może wystąpić lub się rozwinąć. Wreszcie należy zaznaczyć, iż w treści AD opisuje się, jakie działania korygujące powinny zostać podjęte czy pod jakimi ograniczeniami lub warunkami wskazane wyroby mogą być nadal używane. Dalej trzeba zauważyć, że możemy

<sup>1183</sup> Decyzja Dyrektora Wykonawczego ECHA, ED/68/2009, <https://www.echa.europa.eu/documents/10162/78d8ecfd-5e83-4299-9f16-15681ee11bbb>, dostęp: 16.10.2022 r

<sup>1184</sup> Szerzej o akcie regulacyjnym z art. 263 akapit 4: K. Scheuring [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz*. Tom III (art. 223-358), red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 263.

<sup>1185</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

<sup>1186</sup> Szerzej o dyrektywie zdatności: L. Mustert, M. Scholten, *Controls in the case of the EU civil aviation safety rules*, [w:] *Controlling EU Agencies. The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, red. M. Scholten, A. Brenninkmeijer, Northampton 2020, s. 257-258; <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/airworthiness-directives-ad>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>1187</sup> Występuje też inny polski odpowiednik - dyrektywa zdatności do lotu.

<sup>1188</sup> Podręcznik certyfikacji i nadzoru operacyjnego (PNO-965), [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/komunikaty/PNO\\_10/PNO-965\\_zm.\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/komunikaty/PNO_10/PNO-965_zm._10.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

wyszczególnić dwie kategorie dyrektyw<sup>1189</sup>. Pierwszą z nich jest *dyrektywa zdolności o naturze pilnej* — *Emergency Airworthiness directive*. Podkreśla się, że takie dyrektywy wymagają natychmiastowego spełnienia po ich otrzymaniu, co wskazywałoby, że mają charakter wiążący. W drugiej kategorii znajdują się dyrektywy, których realizacja nie jest tak pilna jak w przypadku Emergency AD. Odnosząc się do powyższego zagadnienia, należy też wskazać na podstawę prawną wydawania AD i Emergency AD. Przede wszystkim jest to art. 77 ust. 1 (h) rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1190</sup>, rozporządzenie nr 748/2012 załącznik 21-21.A.3B<sup>1191</sup> oraz rozporządzenie nr 1321/2014<sup>1192</sup>.

Rozpatrując art. 77 ust. 1 (h) rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1193</sup>, należy podkreślić, iż Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy dotyczące bezpieczeństwa lub ochrony oraz wydaje i rozpowszechnia odpowiednie obowiązkowe informacje. Również istotne jest to, iż od decyzji podjętych na podstawie tego przepisu przysługuje *posiadaczowi certyfikatu* (ang. *Certificate Holder*) odwołanie do Komisji Odwoławczej EASA, co wskazywałoby, że wskazane przez EASA działania mają charakter wiążący. Potwierdza to treść dokumentu PR.CAP.00001-008 (Continuing airworthiness of type design, CAP), określającego procedury zapewniania ciągłej zdolności do lotu<sup>1194</sup>.

---

<sup>1189</sup>Podręcznik certyfikacji i nadzoru operacyjnego (PNO-965), [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/komunikaty/PNO\\_10/PNO-965\\_zm.\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/komunikaty/PNO_10/PNO-965_zm._10.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

<sup>1190</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1191</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1192</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdolności 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, str. 1—194.

<sup>1193</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1194</sup> Aktualna wersja: PR.CAP.00001-008, s. 29, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.]. Wcześniejsza wersja: PR.CAP.00001-006, Continuing airworthiness of type design (CAP), s. 28, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP\\_00001\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP_00001_0.pdf), [dostęp: 20.11.2022 r.].

Zgodnie z nim posiadacz certyfikatu zostaje powiadomiony mailem o wydaniu AD lub EAD. Dodatkowo wersja papierowa EAD wysyłana jest pocztą. Odnosząc się do powyższego, można wnioskować, że ta notyfikacja przyjmuje formę indywidualnej decyzji, dlatego że w jej treści powinna być umieszczona informacja o możliwości odwołania się do Komisji Odwoławczej, co również potwierdza wcześniej przyjętą tezę o mocy wiążącej decyzji, podjętej na podstawie art. 77 ust. 1 (h). Co więcej, za taką tezę przemawia fakt, iż w treści zarówno AD, jak i EAD, znajdujących się na stronie EASA, nie ma wzmianki o takim prawie. Tym samym taka informacja musi być zamieszczona decyzji skierowanej do oznaczonego indywidualnie adresata.

Mając na względzie rozporządzenie nr 748/2012 załącznik 21-21.A.3B, trzeba zaznaczyć, iż EASA wydaje *dyrektywy zdatności*, aby przywrócić dopuszczalny poziom bezpieczeństwa (ang. *an acceptable level of safety*). Co więcej, wskazano, że AD powinna zawierać co najmniej: identyfikację stanu niebezpiecznego, identyfikację statku powietrznego, wymagane działania, czas ich wykonania oraz datę wejścia w życie.

Z kolei analizując rozporządzenie nr 1321/2014 (Załącznik nr I, część M.A.301-M.A.307)<sup>1195</sup> można zauważyć przepisy, odnoszące się do zapewnienia *ciągłej zdatności do lotu* (ang. *continuing airworthiness*). Unijny prawodawca określa w art. 2 wspomnianego aktu prawnego, że są to *wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdatności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację*. Co więcej, podkreśla się, że *ciągła zdatność do lotu* może być zapewniona poprzez realizację *dyrektywy zdatności* (M.A.301. pkt 5).

Warto zaznaczyć, że EASA opublikowała *Politykę Dyrektywy Zdatości* (ang. *Airworthiness Directive Policy* - PO.CAP.00016-001<sup>1196</sup> i PO.CAP.00016-002<sup>1197</sup>). W PO.CAP.00016-001 wyszczególniono, że wydawane certyfikaty przyjmują formę

---

<sup>1195</sup> Aktualna wersja: PR.CAP.00001-008, s. 29, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.]. Wcześniejsza wersja: PR.CAP.00001-006, Continuing airworthiness of type design (CAP), s. 28, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP\\_00001\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP_00001_0.pdf), [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1196</sup> Airworthiness Directive Policy, PO.CAP.00016-001, <https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/N1309289557/PO.CAP.00001-001%20Airworthiness%20Directive%20Policy%5B.pdf>, [dostęp: 29.09.2022 r.].

<sup>1197</sup> Airworthiness Directive Policy, PO.CAP.00016-002, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PO.CAP\\_000016-002%20Airworthiness%20Directive%20Policy.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PO.CAP_000016-002%20Airworthiness%20Directive%20Policy.pdf), [dostęp: 29.09.2022 r.].

indywidualnych decyzji<sup>1198</sup>. Co więcej, uznawało się, że na podstawie art. 20 (1) (j) rozporządzenia nr 216/2008 dyrektywy zdatowności lotu (AD) również są indywidualnymi decyzjami EASA<sup>1199</sup>. Tym samym można uznać, że skoro w AD określone w rozporządzeniu nr 216/2008 są traktowane jako decyzje, to tym bardziej AD, które będą wydawane na podstawie rozporządzenia nr 2018/1139, które uchyla rozporządzenie nr 216/2008, będą wiążące względem zainteresowanych podmiotów. Również M. Scholten i A. Brenninkmeijer stoją na stanowisku, że AD są indywidualnymi decyzjami<sup>1200</sup>. Wypada się zgodzić z tym poglądem bowiem w dyrektywie jest oznaczony posiadacz zatwierdzonego projektu (ang. *design approval holder's*), np. Airbus S.A.S.. Co więcej, w takiej dyrektywie są oznaczone działania, jakie mają być podjęte, aby poprawić wcześniejsze błędy czy usterki. Istotne jest też to, iż EASA w AD używa sformułowań *recuired action*, co potwierdzałoby to, iż należy wypełnić postanowienia, wynikające z dyrektywy zdatowności.

Jak podkreśla się w sytuacji, gdy państwo projektu wydało dyrektywę zdatowności dla wyrobów importowanych spoza Unii Europejskiej, będzie ona też miała zastosowanie w państwach członkowskich UE, jeżeli Agencja nie wydała innej decyzji. Ważne jest to, aby ta dyrektywa weszła w życie wcześniej niż decyzja Agencji<sup>1201</sup>.

Mając na względzie wydawane AD, EAD oraz Proposed ADs (PAD), trzeba zaznaczyć, że EASA opublikowała instrukcję (WI.CAP.00002-003), odnoszącą się do tego, jak je tworzyć<sup>1202</sup>. Agencja określa, m.in. jak oznaczać dyrektywy. W przypadku AD i EAD oznaczenie składa się z roku, w którym dany dokument zostanie opublikowany oraz z czterech cyfr, np. 2019-0015. W sytuacji, gdy przygotowywana jest PAD, wtedy rok oznacza się tylko za pomocą dwóch cyfr, np. 2008-08.

Z kolei analizując treść PR.CAP.00001-008<sup>1203</sup>, można zauważyć, jaka jest procedura wydawania zarówno AD, jak i EAD.

---

<sup>1198</sup> Airworthiness Directive Policy, PO.CAP.00016-001, 4.1.1., s. 4, <https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/N1309289557/PO.CAP.00001-001%20Airworthiness%20Directive%20Policy%5B.pdf>, [dostęp: 29.09.2022 r.].

<sup>1199</sup> Ibidem, 4.1.2., s. 4.

<sup>1200</sup> M. Scholten, A. Brenninkmeijer, *Controlling EU Agencies: The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, Edward Elgar Publishing, Inc. 2020, s. 258.

<sup>1201</sup> Decision No. 2/2003 of the Executive director of the Agency of 14 October 2003, art. 1, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1861/en>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1202</sup> EASA AD writing instructions, WI.CAP.00002-003: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/44083/en>, [dostęp: 22.09.2022 r.].

<sup>1203</sup> Aktualna wersja: PR.CAP.00001-008, s. 29, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.]. Wcześniejsza wersja: PR.CAP.00001-006, Continuing airworthiness of type design (CAP), s. 28, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP\\_00001\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP_00001_0.pdf), [dostęp: 20.11.2022 r.].

Odnosząc się do procedury wydawania AD<sup>1204</sup>, należy wskazać, że na samym początku zbierane są uwagi, które potem są umieszczone w formie EASA PAD CRD. Następnie analizuje się zgłoszone komentarze. Kolejnym etapem jest zmiana PAD w AD. Projekt AD razem z CRD jest wysyłany do *Kierującego Programem Certyfikacji*<sup>1205</sup> (ang. *Project Certification Manager, PCM*), który udziela odpowiedzi na komentarze, które były umieszczone w PAD CRD. Potem AD jest zatwierdzana i publikowana. Zaznacza się, że AD powinna być wydana maksymalnie w ciągu dwóch miesięcy od rozpoczęciem konsultacji. Przykładem, obrazującym powyższą procedurę, może być EASA PAD No.: 20-184, dotycząca Boeinga 737-8 i 737-9 Max<sup>1206</sup>, która przekształciła się w AD 2021-0039<sup>1207</sup>. Następnie w okresie od 24 listopada 2020 roku do 22 grudnia 2020 roku można było zgłaszać uwagi do PAD za pomocą CRD<sup>1208</sup>. Po zapoznaniu się z komentarzami oraz odpowiedzią EASA, została wydana 27 stycznia 2021 roku AD 2021-0039. Potem została zastąpiona 2021-0039R1 (3 lutego 2021 roku)<sup>1209</sup> oraz 2021-0039R2 (17 lutego 2021 roku)<sup>1210</sup>.

W przypadku EAD, zespół EASA analizuje działania korygujące, jakie zaproponował posiadacz certyfikatu. Następnie zgodnie z wyżej wspomnianą instrukcją WI.CAP.00002 jest przygotowywana treść i struktura projektu EAD. Projekt EAD jest też konsultowany z posiadaczem certyfikatu, a potem jest zatwierdzana ostateczna wersja EAD<sup>1211</sup>.

## 2.2.1. Przykłady dyrektyw zdatności

### 2.2.1.1. Śruba ogranicznika drzwi pasażera

Analizując dyrektywę zdatności (AD No.: 2021-0291R1), można zauważyć, jakie realne zagrożenia w lotnictwie cywilnym mogą się pojawić. W tym przypadku

---

<sup>1204</sup> PR.CAP.00001-008, szczegółowa procedura wydawania AD, s. 25-27, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1205</sup> Takie tłumaczenie na język polski PCM znajduje się w Podręczniku Inspektora LTT, wydanie 2013, t. I, s. 27, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/ltt/podrecznik-inspektora/02\\_tom\\_i\\_wyd3.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/ltt/podrecznik-inspektora/02_tom_i_wyd3.pdf), [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1206</sup> EASA PAD No.: 20-184, [https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA\\_PAD\\_20\\_184.pdf/PAD\\_20-184\\_1](https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_PAD_20_184.pdf/PAD_20-184_1), [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1207</sup> AD 2021-0039 jest dostępna w załącznikach na stronie: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1208</sup> Formularz PAD CRD z komentarzami odpowiedziami EASA: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1209</sup> AD 2021-0039R1 jest dostępna w załącznikach na stronie: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1210</sup> AD 2021-0039R2 jest dostępna w załącznikach na stronie: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1211</sup> PR.CAP.00001-008, szczegółowa procedura wydawania EAD, s. 51-53, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

odnotowano, że śruby, które mają blokować drzwi pasażera były bez główek. W konsekwencji tego może dojść do przerwania integralnej struktury samolotu. W tej sytuacji EASA uznała, iż należy dokonać przeglądu każdej śruby ogranicznika drzwi pasażera<sup>1212</sup>.

W historii lotnictwa cywilnego dochodziło do wielu wypadków lotniczych, których jedną z przyczyn były problemy techniczne. Przykładem może być wypadek lotniczy China Airlines 120 w 2007 roku, kiedy to doszło do poluzowania się śruby, która następnie przebiła zbiornik paliwa<sup>1213</sup>. Jak wynika z raportu końcowego, przygotowanego przez Japońską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ang. *the Japan Transport Safety Board, JTSB*)<sup>1214</sup>, FAA wydała trzy Emergency AD: Emergency Airworthiness Directive AD2007-18-51<sup>1215</sup>; Emergency Airworthiness Directive AD2007-18-52<sup>1216</sup>; Emergency Airworthiness Directive AD2008-06-29<sup>1217</sup>, w których zostały określone działania, jakie mają zostać podjęte przez operatorów Boeinga w stosunku do następujących modeli: 737-600, -700, -700C, -800, -900, -900ER.

Innym przykładem wypadku lotniczego, w którym odkręciła się nakrętka ze śrubki, był lot Emery Worldwide 17 w 2000 roku<sup>1218</sup>. Jak wynika z raportu końcowego, przyczyną wypadku było to, że śruba mocująca nie była odpowiednio zabezpieczona w trakcie poprzednio wykonywanej naprawy<sup>1219</sup>.

Zważywszy na przedstawione przykłady, nie ulega wątpliwości, że EASA podjęła kroki, aby wyeliminować wskazane zagrożenie w dyrektywie — AD No.: 2021-0291R1. Jednakże, aby osiągnąć to, Agencja musiała przeprowadzić procedurę wydania dyrektywy zgodności. Na początku została opracowana PAD No.: 21-173<sup>1220</sup>. Następnie za pomocą formularza CRD można było zgłaszać uwagi, co do jej treści w okresie od

---

<sup>1212</sup> EASA AD No.: 2021-0291R1, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1213</sup> Szerzej: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070820-0>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1214</sup> Aircraft Accident Investigation Report China Airlines B18616, s. 66, [https://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-air\\_report/B18616.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-air_report/B18616.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1215</sup> Emergency Airworthiness Directive AD2007-18-51, [https://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgAD.nsf/0/e8aeef3d61bb907f862573430015b30a/\\$FILE/2007-18-51%20\(Emergency\).pdf](https://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAD.nsf/0/e8aeef3d61bb907f862573430015b30a/$FILE/2007-18-51%20(Emergency).pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1216</sup> Emergency Airworthiness Directive AD2007-18-52, [https://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgAD.nsf/0/e5667c1bce9e11618625734500831c0d/\\$FILE/2007-18-52%20%28Emergency%29.pdf](https://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAD.nsf/0/e5667c1bce9e11618625734500831c0d/$FILE/2007-18-52%20%28Emergency%29.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1217</sup> Obecnie dyrektywa nie jest dostępna na stronie FAA.

<sup>1218</sup> Szerzej: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000216-0>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1219</sup> Aircraft Accident Report NTSB/AAR-03/02, [https://reports.aviation-safety.net/2000/20000216-0\\_DC87\\_N8079U.pdf](https://reports.aviation-safety.net/2000/20000216-0_DC87_N8079U.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1220</sup> EASA PAD No.: 21-173, dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

26 listopada 2021 roku do 10 grudnia 2021 roku<sup>1221</sup>. Po upływie tego okresu EASA odpowiedziała na komentarze oraz została wydana 22 grudnia 2021 roku AD No.: 2021-0291<sup>1222</sup>, która została zastąpiona przez AD No.: 2021-0291R1, dnia 12 września 2022 roku<sup>1223</sup>.

### 2.2.1.2. Butle tlenowe

Inny przykład AD (2021-0180R2), którą wydała EASA, dotyczy butli, z których może wyciekać tlen<sup>1224</sup>. Taki problem techniczny może prowadzić do m.in. zmniejszenia ilości tlenu na pokładzie statku powietrznego czy wybuchu pożaru.

W tym miejscu trzeba wspomnieć o wypadku lotniczym ValuJet 592 w 1996 roku<sup>1225</sup>, którego przyczyną było aktywowanie się chemicznych generatorów tlenu, będących w luku bagażowym. Jak wynika z raportu końcowego ładunek, nie był należycie zabezpieczony i po aktywacji wywołał pożar<sup>1226</sup>.

Analizując procedurę wydania przedmiotowej AD, trzeba zaznaczyć, iż na początku została opracowana PAD nr 21-099 (9 lipca 2021 roku)<sup>1227</sup>. Następnie za pomocą formularza CRD można było zgłaszać uwagi, co do jej treści. Po EASA odpowiedziała na komentarze oraz została wydana 29 lipca 2021 roku AD nr 2021-0180<sup>1228</sup>, która została zastąpiona przez AD nr 2021-0180R1 (23 sierpnia 2021 roku)<sup>1229</sup>. Następnie została opracowana kolejna PAD nr 22-032-CN<sup>1230</sup>, której celem było zastąpienie AD nr 2021-0180R1 nową dyrektywą. W konsekwencji tego w okresie od 23 marca do 8 kwietnia 2022 roku odbyły się konsultacje<sup>1231</sup>, podczas których można było zgłaszać

---

<sup>1221</sup> EASA CRD of PAD No. 21-173, dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1222</sup> EASA AD No.: 2021-0291, dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1223</sup> EASA AD No.: 2021-0291R1, dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1224</sup> EASA AD No.: 2021-0180R2, Oxygen – Crew and Passenger Oxygen Cylinders – Inspection/Replacement, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1225</sup> Szerzej: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19960511-0>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1226</sup> Aircraft Accident Report NTSB/AAR-97/06(PB97-910406), s. 137, [https://reports.aviation-safety.net/1996/19960511-0\\_DC93\\_N904VJ.pdf](https://reports.aviation-safety.net/1996/19960511-0_DC93_N904VJ.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1227</sup> EASA PAD No.: 21-099 dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1228</sup> EASA AD No.: 2021-0180 dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1229</sup> EASA AD No.: 2021-0180R1 dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1230</sup> EASA PAD No.: 22-032-CN, dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1231</sup> EASA CRD of PAD No. 22-032-CN, dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

uwagi, co do projektu nowej dyrektywy. Rezultatem prac EASA było wydanie AD nr 2021-0180R2 (29 sierpnia 2022 roku)<sup>1232</sup>.

## 2.2.2. Przykłady dyrektyw zdatności o naturze pilnej

### 2.2.2.1. System poprawy charakterystyki manewrowej w Boeing 737-8 Max i 737-9 Max

W przypadku kolejnej kategorii dyrektyw — o naturze pilnej — EASA opublikowała np. Emergency AD (2019-0051-E)<sup>1233</sup> w odniesieniu do serii wypadków lotniczych z udziałem maszyn, należących do Boeinga<sup>1234</sup>: Lion Air 610 w 2018 roku<sup>1235</sup> oraz Ethiopian Airlines 302 w 2019 roku<sup>1236</sup>. Analizując pierwszy ze wspomnianych wypadków<sup>1237</sup>, trzeba podkreślić, że za przyczynę wypadku uznano, m.in. *system poprawy charakterystyki manewrowej* (ang. *Maneuvering Characteristics Augmentation System - MCAS*)<sup>1238</sup>. W konsekwencji m.in. FAA wydało 7 listopada 2018 roku Emergency AD<sup>1239</sup>.

Z kolei po wypadku Ethiopian Airlines 302 zalecono, aby projekt MCAS wykorzystywał dane z *czujnika kąta natarcia* (ang. *Angle of Attack - AoA sensor*) i innych systemów<sup>1240</sup>.

Co więcej, 27 stycznia 2021 roku EASA opublikowała raport, w którym odniosła się do powrotu maszyn Boeinga do transportu lotniczego<sup>1241</sup>. Następnie 17 lutego 2021

---

<sup>1232</sup> EASA AD No.: 2021-0180R2 dostępna w załącznikach, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

<sup>1233</sup> EASA AD No.: 2019-0051-E - Boeing 737-8 Max i 737-9 Max, [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:65IEwofTi4J:https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA\\_AD\\_2019\\_0051\\_E.pdf/EAD\\_2019-0051-E\\_1&cd=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:65IEwofTi4J:https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2019_0051_E.pdf/EAD_2019-0051-E_1&cd=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl), [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1234</sup> Szerzej o tych wypadkach i ich konsekwencjach prawnych: A. Konert, *Wypadki lotnicze z udziałem samolotu typu Boeing 737 MAX – konsekwencje prawne*, Ius Novum 2019, 13(3), s. 119-133.

<sup>1235</sup> Szerzej o tym wypadku: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20181029-0>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1236</sup> Szerzej o tym wypadku: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20190310-0>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

<sup>1237</sup> Raport końcowy KNKT.18.10.35.04, s. 215, [http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_aviation/baru/2018%20-%20035%20-%20PK-LQP%20Final%20Report.pdf](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_aviation/baru/2018%20-%20035%20-%20PK-LQP%20Final%20Report.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1238</sup> Szerzej o MCAS: <https://www.skybrary.aero/articles/maneuvering-characteristics-augmentation-system-mcas>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1239</sup> AD 2018-23-51, [https://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgad.nsf/0/fe8237743be9b8968625835b004fc051/\\$FILE/2018-23-51\\_Correction.pdf](https://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgad.nsf/0/fe8237743be9b8968625835b004fc051/$FILE/2018-23-51_Correction.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1240</sup> Aircraft Accident Investigation Bureau Interim Investigation Report on Accident to the B737-8 (MAX) Registered ET-AVJ operated by Ethiopian Airlines on 10 March 2019, Report No. AI-01/19, 09 March, 2020, [https://reports.aviation-safety.net/2019/20190310-0\\_B38M\\_ET-AVJ\\_Interim.pdf](https://reports.aviation-safety.net/2019/20190310-0_B38M_ET-AVJ_Interim.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].



roku Agencja wydała Dyrektywę zgodności (AD 2021-0039R2) w stosunku do Boeinga 737-8 i 737-9<sup>1242</sup>. Warto zaznaczyć, iż FAA wydała również AD<sup>1243</sup>, którą EASA nie przyjęła<sup>1244</sup>. W tym miejscu trzeba wspomnieć, że Agencja może nie zaakceptować dyrektywy zgodności do lotu (AD) wydanej przez inny właściwy organ krajowy<sup>1245</sup>, np. FAA<sup>1246</sup>.

### 2.3. Dyrektywy bezpieczeństwa

Inną kategorią dyrektyw, które nie zostały wspomniane w *Podręczniku certyfikacji i nadzoru operacyjnego (PNO-965)*<sup>1247</sup> są *dyrektywy bezpieczeństwa* (ang. *safety directive, SD*). W porównaniu do AD i EAD, SD nie odnoszą się do posiadaczy certyfikatów wyrobów lotniczych, w których zauważono stan niebezpieczny, ale do operatorów lotniczych z państw trzecich albo krajowych władz lotniczych. Są one wydawane na podstawie art. 76 ust. 6 (a) i (b) rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1248</sup>. Na stronie EASA znajduje się 10 takich dokumentów (stan na 14.09.2022 r.)<sup>1249</sup>: SD-2019-01<sup>1250</sup>; SD-2020-01<sup>1251</sup>; SD-2020-02<sup>1252</sup>; SD-2020-03<sup>1253</sup>; SD-2020-04<sup>1254</sup>; SD-2021-

---

<sup>1241</sup> Boeing 737 MAX Return to Service Report Overview of the Technical Investigation Activities Performed by EASA, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/B737\\_Max\\_Return\\_to\\_Service\\_Report.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/B737_Max_Return_to_Service_Report.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1242</sup> EASA AD No.: 2021-0039R2, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1243</sup> US-2020-24-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2020-24-02>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1244</sup> EASA decision, [https://airengineers.org/wp-content/uploads/wpressfiles/2020/11/EASA\\_AD\\_US-2020-24-02\\_2.pdf](https://airengineers.org/wp-content/uploads/wpressfiles/2020/11/EASA_AD_US-2020-24-02_2.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1245</sup> Zgodnie z art. 3 pkt 34) Rozporządzenia nr 2018/1139 „właściwy organ krajowy” oznacza jeden lub większą liczbę podmiotów wyznaczonych przez państwo członkowskie i posiadających niezbędne uprawnienia oraz przydzielone obowiązki dotyczące realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, a także z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004.

<sup>1246</sup> Przykładem jest decyzja EASA, zgodnie z którą Agencja nie przyjmie AD 2020-26-16, którą wydała FAA,

[https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:W6UNtxIY4e8J:https://ad.easa.europa.eu/blob/2020-26-16\\_EASA\\_Decision.pdf/AD\\_US-2020-26-16\\_2&cd=13&hl=pl&ct=clnk&gl=pl](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:W6UNtxIY4e8J:https://ad.easa.europa.eu/blob/2020-26-16_EASA_Decision.pdf/AD_US-2020-26-16_2&cd=13&hl=pl&ct=clnk&gl=pl), [dostęp: 06.10.2022 r.]. Innym przykładem jest nie przyjęcie przez EASA - AD 2021-05-17, przyjętej przez FAA, <https://documentation.osac.aero/view/290139>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1247</sup> Podręcznik certyfikacji i nadzoru operacyjnego (PNO-965), [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/komunikaty/PNO\\_10/PNO-965\\_zm.\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/komunikaty/PNO_10/PNO-965_zm._10.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

<sup>1248</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1249</sup> <https://ad.easa.europa.eu/sd-docs/page-1>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1250</sup> EASA SD-2019-01, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2019-01>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

01R1<sup>1255</sup>; SD-2021-02<sup>1256</sup>; SD-2021-03<sup>1257</sup>; SD-2021-04-CN<sup>1258</sup>; SD-2021-05-CN<sup>1259</sup>. Jednakże nie można nie wspomnieć też o SD-2021-04<sup>1260</sup> i SD-2021-05<sup>1261</sup>, które zostały zastąpione przez SD-2021-04-CN oraz SD-2021-05-CN, ale nie są obecnie wyszczególnione w spisie *dyrektyw bezpieczeństwa* (SD) na stronie Agencji.

Analizując poprzednie rozporządzenia, odnoszące się do EASA, można zauważyć, iż w rozporządzeniu z 2002 roku<sup>1262</sup> unijny prawodawca nie przyznał Agencji środka w postaci *dyrektywy bezpieczeństwa*. Dopiero w art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 216/2008<sup>1263</sup> znajdowało się postanowienie, odnoszące się do reagowania EASA na pojawiający się problem, który ma wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych. W ten sposób Agencja otrzymała możliwość określania działań naprawczych i rozpowszechniania odpowiednich informacji. Jak podkreślano, SD były podstawą do wydania przez Agencję wiążących decyzji<sup>1264</sup>.

Dokonując analizy treści wszystkich dostępnych SD, można stwierdzić, iż różnią się od siebie w niektórych aspektach. Po pierwsze dyrektywa bezpieczeństwa może być skierowana do różnych adresatów, np. operatorów z państw trzecich.

Po drugie trzeba zauważyć, że dyrektywy bezpieczeństwa można podzielić na dwie grupy. Jedne SD wynikają z art. 76 ust. 6 (a) i wymagają obowiązkowych działań ze strony adresatów, np. EASA SD No.: 2019-01<sup>1265</sup>, odnosząca się do Boeinga.

---

<sup>1251</sup> EASA SD-2020-01, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1252</sup> EASA SD-2020-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-02>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1253</sup> EASA SD-2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1254</sup> EASA SD-2020-04, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1255</sup> EASA SD-2021-01R1, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-01R1>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1256</sup> EASA SD-2021-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-02>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1257</sup> EASA SD-2021-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-03>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1258</sup> EASA SD-2021-04-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1259</sup> EASA SD-2021-05-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1260</sup> EASA SD-2021-04, Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.]. Obecnie na stronie EASA pod tym linkiem znajduje się SD-2021-04-CN, ale w załącznikach można pobrać wersję anulowanej SD-2021-04.

<sup>1261</sup> EASA SD-2021-05, Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05>, [dostęp: 13.09.2022 r.]. Obecnie na stronie EASA pod tym linkiem znajduje się SD-2021-05-CN, ale w załącznikach można pobrać wersję anulowanej SD-2021-05.

<sup>1262</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>1263</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

<sup>1264</sup> Prezentacja EASA, slajd nr 6, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/ws\\_prod-g-doc-Events-2009-march-presentations-04--safety-directives.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/ws_prod-g-doc-Events-2009-march-presentations-04--safety-directives.pdf), [dostęp: 24.09.2022 r.].

<sup>1265</sup> EASA SD No.: 2019-01, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2019-01>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

Potwierdza to użycie w jej treści słów: *it is mandatory* czy *Required Action(s) and Compliance Time(s)*. Pozostałe SD, mają swoją podstawę prawną w art. 76 ust. 6 (b), np. EASA SD No.: 2020-01<sup>1266</sup>; EASA SD No.: 2020-03<sup>1267</sup>; EASA SD No.: 2021-04<sup>1268</sup>; EASA SD No.: 2021-04-CN<sup>1269</sup>; EASA SD No.: 2021-02 (dotycząca Białorusi)<sup>1270</sup>, wskazuje, jakie powinny być osiągnięte cele w bezpieczeństwie lotniczym oraz zaleca działania naprawcze (ang. *safety objective(s) to be achieved; recommended corrective action(s) to be taken*)<sup>1271</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe, można uznać, iż wyżej przedstawiony podział dyrektyw bezpieczeństwa będzie pomocny w ustaleniu ich charakteru prawnego. W tym miejscu należy przyjąć, że pierwsza grupa SD, mająca swoją podstawę prawną w art. 76 ust. 6 (a) ma charakter wiążący w stosunku do adresatów tego dokumentu. Jak zaznaczono wcześniej, EASA wskazuje, jakie działania mają być podjęte przez np. operatora lotniczego. Również warto podkreślić, iż na mocy art. 108 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139 przysługuje odwołanie od decyzji Agencji, przyjętych na podstawie art. 76 ust. 6. Tym samym potwierdzałoby to, że dokument ten musi mieć charakter wiążący z uwagi na możliwość jego zaskarżalności do Komisji odwoławczej Agencji, ale też do Trybunału Sprawiedliwości UE po wyczerpaniu wszystkich procedur odwoławczych w EASA (art. 114 ust. 2 rozporządzenia nr 2018/1139).

Z kolei SD wydawane na podstawie art. 76 ust. 6 (b) zawierają zalecenia działań, które należałoby wykonać. W porównaniu do dyrektyw z art. 76 ust. 6 (a), nie pojawia się tutaj sformułowanie *mandatory/required action*, co by przemawiało za faktem, iż są one niewiążące. Jednakże patrząc na to, iż EASA może wydać decyzję na podstawie tego artykułu, od której potem przysługuje odwołanie do BoA, to można byłoby uznać, że dyrektywy bezpieczeństwa wywołują skutki prawne. Również potwierdzałoby to stanowisko EASA, wskazujące, że SD są obowiązkowe dla organizacji, nad którymi Agencja sprawuje kontrolę<sup>1272</sup>. Jednakże nie można stracić z pola widzenia pytania, odnoszącego się do tego, czy EASA oprócz opublikowania SD

<sup>1266</sup> EASA SD No.: 2020-01, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

<sup>1267</sup> EASA SD No.: 2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

<sup>1268</sup> EASA SD No.: 2021-04, Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.]. Obecnie na stronie EASA pod tym linkiem znajduje się SD-2021-04-CN, ale w załącznikach można pobrać wersję anulowanej SD-2021-04.

<sup>1269</sup> EASA SD No.: 2021-04-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04-CN>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

<sup>1270</sup> EASA SD No.: 2021-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-02>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

<sup>1271</sup> EASA SD No.: 2021-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-02>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

<sup>1272</sup> Stanowisko EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/airworthiness-directives-ad>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

jeszcze wydaje dodatkową decyzję na podstawie art. 76 ust. 6. Z literalnego brzmienia tego przepisu wynikałoby, że Agencja notyfikuje indywidualnym podmiotom dodatkowe decyzje w tym zakresie. Jednakże to założenie może budzić wątpliwości z uwagi na to, iż żadna odrębna decyzja na podstawie art. 76 ust. 6 nie dostała się do informacji publicznej poprzez, np. udostępnienie jej na swojej stronie przez jej adresata. W konsekwencji tego jest trudno tę kwestię rozstrzygnąć, dlatego też zostało skierowane pytanie do EASA poprzez formularz kontaktowy, aby uzyskać jednoznaczną odpowiedź na powyższy temat. Niestety EASA nie odpowiedziała na zadane pytanie.

### 2.3.1. Przykłady dyrektyw bezpieczeństwa

#### 2.3.1.1. Boeing 737-8 i 737-9 Max

W związku z dwoma wypadkami lotniczymi Boeinga<sup>1273</sup> EASA wydała Safety Directive (SD-2019-01)<sup>1274</sup> 12 marca 2019 roku, w której informuje o opublikowaniu Emergency AD oraz zawieszeniu operacji zarobkowego transportu lotniczego modeli Boeinga 737-8 MAX i 737-9 MAX<sup>1275</sup>. Kolejną Safety Directive opublikowaną w sprawie wymienionych maszyn jest SD-2021-01R1<sup>1276</sup>. W jej treści zawarte są warunki powrotu maszyn Boeinga do wykonywania transportu lotniczego. W tym miejscu warto podkreślić, że podstawa prawna obu dyrektyw bezpieczeństwa wynikała z art. 76 ust. 6 (a). W przypadku pierwszej SD było tylko wyszczególnione, że jest to art. 76 ust. 6, ale z samej treści dyrektywy, można ją zaklasyfikować do dyrektyw, które wymagają obowiązkowego działania ze strony, np. operatorów lotniczych. Wypada zauważyć, iż Boeingowi przysługiwało odwołanie od decyzji EASA w ciągu dwóch miesięcy od powiadomienia (art. 110 rozporządzenia nr 2018/1139). Jednakże jak można zauważyć na stronie EASA, nie ma żadnej decyzji w tej sprawie, wydanej przez Komisję odwoławczą Agencji<sup>1277</sup>, dlatego można domniemywać, iż Boeing w pełni zaakceptował wskazane działania przez EASA.

---

<sup>1273</sup> Szerzej o problemach Boeing 737 Max i certyfikacji: V. Correia, *Certification Issues Revealed by the 737 Max Crisis: A Comparative Approach from a European Perspective*, *Air & Space Law* 45, no. 3 (2020): 309–340.

<sup>1274</sup> EASA SD-2019-01, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2019-01>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1275</sup> Szerzej o zawieszeniu lotów Boeinga 737 Max: D. H. Nunn, *Grounded: How the 737 MAX Crashes Highlight Issues with FAA Delegation and a Potential Remedy in the Federal Tort Claims Act*, 85 J. AIR L. & COM. 703 (2020); A. Konert, *Aviation accidents involving Boeing 737 MAX: legal consequences*, *Ius Novum*, 3/2019, v. 13, s. 119-133.

<sup>1276</sup> EASA SD-2021-01R1, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-01R1>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1277</sup> Lista decyzji Komisji odwoławczej EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 25.09.2022 r.].

### 2.3.1.2. Operacje w FIR Minsk (UMMV)

Przyczyną wydania dyrektywy SD-2021-02 (ang. *Operations in FIR*<sup>1278</sup> *Minsk, UMMV*<sup>1279</sup>)<sup>1280</sup> było przekierowanie samolotu Ryanair lot FR4978 dnia 23 maja 2021 r. przez władze Białorusi na lotnisko w Mińsku<sup>1281</sup>. Podkreślić należy, że miejscem docelowym statku powietrznego była Litwa, a maszyna wykonywała tylko przelot nad terytorium Białorusi w celu lądowania na lotnisku w Wilnie. Przyczyną przejęcia statku miało być rzekome umieszczenie materiałów wybuchowych na pokładzie maszyny. Wyjaśnić przy tym należy, że po przylocie samolotu na lotnisko w Mińsku, niektórzy z pasażerów przymusowo opuścili statek powietrzny, a następnie maszyna odleciała do lotniska docelowego w Wilnie. Skutkiem powyższych działań ze strony białoruskiej, było wydanie dokumentów, odnoszących się do bezpieczeństwa lotniczego. EASA wydając wspomnianą wcześniej dyrektywę, miała na uwadze to, iż kroki podjęte przez Białoruś naruszają zasady wzajemnego zaufania, istniejące w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Co więcej, Agencja stwierdziła, że przestrzeń powietrzną Białorusi nie można traktować jako bezpieczną dla wykonywania cywilnego transportu lotniczego. Wyjaśnić przy tym należy, że przedmiotowa dyrektywa była skierowana do krajowych władz lotniczych państw członkowskich UE, którym zaleca się nie wykonywanie operacji lotniczych<sup>1282</sup>. Wreszcie trzeba wspomnieć, iż w konsekwencji przejęcia statku EASA wydała niewiążący dokument - *Safety Information Bulletin*<sup>1283</sup>, w którym również odradza się wykonywania operacji lotniczych do Mińska.

Rozpatrując niniejszą sprawę, trzeba też wspomnieć o rozporządzeniu nr 765/2006<sup>1284</sup>, które odnosi się do środków ograniczających stosowanych przeciwko

---

<sup>1278</sup> FIR - Flight Information Region, Rejon Informacji Powietrznej. Zgodnie z Obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, Dz.U. 2014 poz. 351, FIR to *rejon informacji powietrznej stanowiący przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa*.

<sup>1279</sup> Kod ICAO dotyczący Rejonu Informacji Powietrznej - FIR Minsk. Lista FIR na stronie ICAO: <https://www.icao.int/safety/fits/lists/current%20fir%20status/exort%20to%20excel.aspx>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

<sup>1280</sup> EASA SD-2021-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-02>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1281</sup> Szerzej o prawie do przejęcia samolotu: Huttunen, M.T. The right of the overflowed state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978. *J Transp Secur* 14, 291–306 (2021).

<sup>1282</sup> EASA SD-2021-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-02>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1283</sup> SIB 2021-10 : Operations in Belarus Airspace, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-10>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1284</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 765/2006 z dnia 18 maja 2006 r. dotyczące środków ograniczających skierowanych przeciwko prezydentowi Aleksandrowi Łukaszence i niektórym urzędnikom z Białorusi, Dz.U. L 134 z 20.5.2006, str. 1—11.

Aleksandrowi Łukaszenko i niektórym urzędnikom z Białorusi. Otóż na podstawie tego aktu wydano w Polsce NOTAM<sup>1285</sup>, który wydłużał zakaz przelotów nad przestrzenią powietrzną Unii Europejskiej i zakaz lądowania na lotniskach w UE przez białoruskich przewoźników lotniczych (do 15 czerwca 2022 roku)<sup>1286</sup>.

Kolejnym dokumentem wydanym przez EASA w tej sprawie była dyrektywa SD-2021-03<sup>1287</sup>. Z jej treści wynika, że EASA zaleca, aby nie wykonywać operacji lotniczych do Mińska, aż do momentu zakończenia dochodzenia, prowadzonego przez ICAO. Ponadto operatorzy lotniczy powinni wprowadzić wskazane środki we wspomnianej dyrektywie w ciągu dwóch dni.

Warto podkreślić, iż ICAO również zareagowało na działania Białorusi poprzez podjęcie decyzji o wszczęciu dochodzenia w sprawie przejęcia samolotu linii Ryanair, a następnie publikację raportu<sup>1288</sup>. Ponadto Stany Zjednoczone wprowadziły sankcje w stosunku do Białorusi<sup>1289</sup>.

### 2.3.1.3. Pandemia Covid-19

Innym przykładem środków, jakimi dysponuje EASA na podstawie art. 76 (6) (b), rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1290</sup>, aby utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa lotniczego, są dyrektywy wydawane po ogłoszeniu pandemii Covid-19<sup>1291</sup> dnia 11 marca

---

<sup>1285</sup> Szerzej o NOTAM i ich podziale: H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015, s. 106-116.

<sup>1286</sup> NOTAM, [https://ulc.gov.pl/\\_download/2021/notam-zakaz-wlotow-do-pl-dla-sp-bialorusi.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/2021/notam-zakaz-wlotow-do-pl-dla-sp-bialorusi.pdf), [dostęp: 14.09.2022 r.]. Warto dodać, że w Polsce weszło w życie Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie zakazu wlotu w polską przestrzeń powietrzną statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych z Republiki Białorusi: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 2021 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym, <https://dziennikustaw.gov.pl/D2021000096201.pdf>, [dostęp: 14.09.2022 r.]. Wyjątkiem od tego przepisu jest tylko przelot statków powietrznych, mających status HUM, czyli lotu statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej.

<sup>1287</sup> EASA SD-2021-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-03>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1288</sup> Report of the ICAO Fact-Finding Investigation, July 2022, <https://www.icao.int/Security/Documents/Ryanair%20FR4978%20FFIT%20report.pdf>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1289</sup> United States Sanctions Belarus for Diversion of Ryanair Flight and Ongoing Repression. (2021). *American Journal of International Law*, 115(4), 722-728. doi:10.1017/ajil.2021.51.

<sup>1290</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1291</sup> Szerzej o transporcie lotniczym w czasie pandemii Covid-19: R. Cessar, *Evolution or Devolution: Aviation Law and Practice After COVID-19*, *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): 3–16; P. Mendes de Leon, *National Reflexes Following the COVID-19 Outbreak: Is Sovereignty Back in the Air?*, *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): 17–38; S. Truxal, *State Aid and Air Transport in the Shadow of COVID-19*, *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): 61–82; P.P.C. Peter Haanappel, *Slots: Use It or*

2020 roku<sup>1292</sup>; Safety Directive SD 2020-01<sup>1293</sup>; Safety Directive SD 2020-02<sup>1294</sup>; Safety Directive SD-2020-03<sup>1295</sup>; Safety Directive SD-2020-04<sup>1296</sup>; Safety Directive SD-2021-05<sup>1297</sup>; Safety Directive SD-2021-04<sup>1298</sup>; SD-2021-04-CN<sup>1299</sup>; SD-2021-05-CN<sup>1300</sup>.

W przypadku pierwszej ze wspomnianych powyżej dyrektyw (SD) zalecono, aby operatorzy lotniczy państw członkowskich EASA, m.in. dezynfekowali statki powietrzne. Co więcej, do dyrektywy został dodany załącznik z wykazem lotnisk, w których ryzyko rozprzestrzeniania wirusa jest wysokie<sup>1301</sup>. Analizując wspomnianą listę, można zauważyć, że w tamtym okresie, umieszczono tam, m.in. port lotniczy we Włoszech w rejonie Lombardii; Amsterdam Schiphol Airport, Eindhoven Airport. Warto podkreślić, iż wykaz był aktualizowany przez Agencję w odniesieniu do sytuacji epidemiologicznej, dlatego też lotniska, będące początkowo na liście, mogły zostać z niej usunięte po spełnieniu odpowiednich wymagań, zamieszczonych w Aneksie nr 1<sup>1302</sup>. Co więcej, zaznaczono, wedle jakich wytycznych lotniska są umieszczane na

---

*Lose It*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): 83–94; R. Sousa Uva, M. Ratajczyk, *COVID-19 Pandemic and the Measures Taken by the European Union Aviation Safety Agency*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): 95–106; Ch. Erotokritou, C.-I. Grigorieff, *EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): 123–142; A. Trimarchi, A. Harakas, R. Lawson QC, *The Potential for Exposure of Air Carriers to Passenger Liability in Respect of COVID-19*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): 143–154; D. Hanley, *COVID-19 and International Aircraft Financing Law*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): 155–172; B. I. Scott, Benjamyn I.; R.F. Junior, L.Herdy, *National Aviation Law Responses to COVID-19*, Air & Space Law 45, no. Special Issue (2020): 195–272.

<sup>1292</sup>Konferencja Światowej Organizacji Zdrowia (ang. *World Health Organization*, WHO): <https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/transcripts/who-audio-emergencies-coronavirus-press-conference-full-and-final-11mar2020.pdf>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1293</sup>EASA SD-2020-01: zastąpiona przez EASA SD-2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1294</sup>EASA SD-2020-02: zastąpiona przez EASA SD-2020-04 <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-02>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1295</sup>EASA SD-2020-03: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 1.09.2022 r.].

<sup>1296</sup>EASA SD-2020-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1297</sup>EASA SD-2021-05 : Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1298</sup>EASA SD-2021-04 : Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1299</sup>EASA SD-2021-04-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1300</sup>EASA SD-2021-05-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1301</sup>Annex 1 - Enhanced aircraft disinfection for mitigating risks of transmission of the COVID-19 infection, Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1302</sup>Wedle Aneksu nr 1, aby zostać usuniętym z listy konieczne jest przeprowadzenie oceny z uwzględnieniem odwróconych zasad i posiadanie następujących kryteriów dostosowanych do polityki testowania: liczba aktywnych przypadków/populacja – mniej niż 1 000 aktywnych przypadków/1 milion populacji; oraz liczba aktywnych przypadków – w zależności od wielkości populacji, ale nie więcej niż 3

liście. Wśród nich wyszczególniono stosunek liczby zarejestrowanych przypadków do liczby mieszkańców danego państwa. Jednakże warto odnotować, że każde państwo mogło mieć inne wytyczne, co do przeprowadzania testów na Covid-19, dlatego też statystyki, dotyczące wykrytych przypadków mogły być nieporównywalne. Biorąc pod uwagę powyższe, słuszne było wprowadzenie parametrów, które ułatwiłyby określenie, jakie lotniska są najbardziej narażone na rozprzestrzenianie się Covid-19. Wśród nich pojawiły się, m.in.: liczba aktywnych przypadków zachorowania<sup>1303</sup>, polityka przeprowadzania testów na COVID-19 państw, liczba ozdowieńców; jaki jest wzrost aktywnych i nowych przypadków na dzień; liczba testów w stosunku do liczby mieszkańców; liczba zgonów/mieszkańców<sup>1304</sup>.

Adresatem kolejnej Safety Directive (SD-2020-02)<sup>1305</sup> opublikowanej przez Agencję, byli operatorzy lotniczy, pochodzący z państw trzecich. Zgodnie z tym dokumentem, tak jak w poprzedniej dyrektywie, zaleca się czyszczenie i dezynfekcję samolotów, przylatujących z lotnisk, które zlokalizowane są w obszarze o wysokim ryzyku emisji Covid-19.

Analizując działalność EASA w początkowym okresie pandemii, nie można też zapomnieć o dyrektywach SD-2020-03<sup>1306</sup> oraz SD-2020-04<sup>1307</sup>, które zastąpiły dyrektywy SD 2020-01<sup>1308</sup> i SD 2020-02<sup>1309</sup>. Zgodnie z SD-2020-03<sup>1310</sup> EASA zaleca, aby właściwe organy krajowe podjęły odpowiednie środki, tak aby operatorzy dokonywali właściwej dezynfekcji statków powietrznych. Co więcej, podkreślono, jak wyglądają procedury czyszczenia statków przed każdym lotem długodystansowym oraz

---

000 aktywnych przypadków na poziomie krajowym lub 2 000 na poziomie regionalnym (w zależności od wielkości regionu); oraz liczba nowych zachorowań dziennie – mniej niż 10 nowych zachorowań/1 milion populacji; krzywa ewolucji – mniej niż 50% maksymalnej liczby aktywnych przypadków.

<sup>1303</sup> Ponad 3 000 aktywnych przypadków/1 milion populacji i ponad 10 000 aktywnych przypadków na szczeblu krajowym lub ponad 5 000 aktywnych przypadków/1 milion ludności i ponad 1 000 aktywnych przypadków.

<sup>1304</sup> Annex 1 - Enhanced aircraft disinfection for mitigating risks of transmission of the COVID-19 infection, Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1305</sup> EASA SD-2020-02: zastąpiona przez EASA SD-2020-04 <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-02>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1306</sup> EASA SD-2020-03: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1307</sup> EASA SD-2020-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1308</sup> EASA SD-2020-01: zastąpiona przez EASA SD-2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1309</sup> EASA SD-2020-02: zastąpiona przez EASA SD-2020-04 <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-02>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1310</sup> EASA SD-2020-03: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 13.09.2022 r.].



przed następnym lotem, który odbywa się po locie długodystansowym. Z kolei dyrektywa SD-2020-04<sup>1311</sup>, podobnie jak SD-2020-03<sup>1312</sup>, określa pojęcie lotu długodystansowego oraz wskazuje, jakie metody dezynfekcyjne zaleca się używać przez operatorów z państw trzecich.

W kolejnej dyrektywie SD-2021-05<sup>1313</sup>, zastępującej SD-2020-04 zalecono, aby operatorzy statków powietrznych dezynfekowali maszyny przynajmniej raz na 7 dni, uwzględniając ocenę ryzyka operatora, obejmującą liczbę przypadków zakażeń oraz występowanie wariantów wirusa (ang. *Variants of Concern*, VOC)<sup>1314</sup> na terytorium państwa eksploatacji tej maszyny. Co więcej, w treści SD-2021-05 wskazano, że można skrócić odstęp pomiędzy dezynfekcjami do jednej na 24 godziny, jeżeli od ostatniego czyszczenia i dezynfekcji samolot był używany na obszarze ocenianym jako wysokie ryzyko (czerwony), bardzo wysokie ryzyko (ciemnoczerwony) lub nieznane ryzyko (szary) lub na obszarze o wysokim rozprzestrzenianiu się wariantów wirusa. Z kolei w dyrektywie SD-2021-04<sup>1315</sup>, zastępującej dyrektywę SD 2020-03 Agencja zaleca czyszczenie i dezynfekcję statków powietrznych.

Ostatnimi z dyrektyw, wydanymi przez EASA w związku z pandemią Covid-19 były: SD-2021-04-CN<sup>1316</sup>; SD-2021-05-CN<sup>1317</sup>. Weszły one w życie 5 kwietnia 2022 roku. Pierwszy ze wskazanych dokumentów anulował dyrektywę SD 2021-04 z 12 lipca 2021 roku i był wydany na podstawie art. 76 (6) (b) rozporządzenia 2018/1139<sup>1318</sup>. Z kolei druga ze wspomnianych dyrektyw anulowała SD-2021-05 z 12 lipca 2021 roku i

---

<sup>1311</sup> EASA SD-2020-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1312</sup> EASA SD-2020-03: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1313</sup> EASA SD-2021-05: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05>, [dostęp: 13.09.2022 r.]. Obecnie na stronie EASA pod tym linkiem znajduje się SD-2021-05-CN, ale w załącznikach można pobrać wersję anulowanej SD-2021-05.

<sup>1314</sup> <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19/variants-concern>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

<sup>1315</sup> EASA SD-2021-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.]. Obecnie na stronie EASA pod tym linkiem znajduje się SD-2021-04-CN, ale w załącznikach można pobrać wersję anulowanej SD-2021-04.

<sup>1316</sup> EASA SD-2021-04-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1317</sup> EASA SD-2021-05-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

<sup>1318</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

była skierowana do operatorów z państw trzecich, a jej podstawa prawna wynikała z art. 76 (6) (a) rozporządzenia 2018/1139<sup>1319</sup>.

## 2.4. Pozostałe dokumenty

Odpowiadając na pytanie, jakie dokumenty może wydawać Agencja w trakcie *rulemaking procedure*, trzeba wymienić: *akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań* (ang. *Acceptable means of compliance, AMC*), *materiały zawierające wytyczne* (ang. *Guidance material, GM*) oraz *specyfikacje certyfikacyjne* (ang. *Certification specifications, CS*)<sup>1320</sup>. EASA przyjmuje je poprzez wydanie decyzji Dyrektora Wykonawczego<sup>1321</sup>. Podkreślić należy, że nie mają one charakteru wiążącego i klasyfikuje się je jako *soft law*<sup>1322</sup>, czyli „zasady postępowania, które mogą wywoływać pewne, pośrednie skutki prawne i które mają na celu i mogą wywoływać skutki praktyczne”<sup>1323</sup>. Takie stanowisko jest zaakcentowane w decyzji Zarządu EASA<sup>1324</sup>, w której znajdują się definicje AMC, GM oraz CS. Również P. Weismann zgadza się ze stanowiskiem, że niektóre dokumenty Agencji są niewiążące, np. CS<sup>1325</sup>. Jednakże jak podkreśla R. Grzeszczak miękkiego prawa, nie można postrzegać jako przepisy drugiej kategorii<sup>1326</sup>. Co więcej, zaznacza, że pomimo ich niewiążącego charakteru, *soft law* wydawane jest przez uprawnione do tego organy. Nie można też nie zauważyć, iż cechą charakterystyczną tego typu dokumentów jest to, że w konsekwencji

---

<sup>1319</sup> Ibidem.

<sup>1320</sup> Lista CS: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/certification-specifications>, dostęp: 21.09.2022 r.

<sup>1321</sup> Lista opublikowanych decyzji Dyrektora Wykonawczego EASA, odnosząca się do AMC, GM, CS: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/agency-decisions>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1322</sup> Szerzej o *soft law* i zaskarżalności *soft law*: A. Chudyba, *Zaskarżalność aktów soft law. Podejście Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej na tle orzecznictwa wybranych aństw członkowskich*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2020, nr 5(9), s. 152-173; Cini, M. (2000). *From Soft Law to Hard Law?: Discretion and Rule-making in the Commission's State Aid Regime*, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, 35, [https://www.researchgate.net/publication/2395336\\_From\\_Soft\\_Law\\_to\\_Hard\\_Law\\_Discretion\\_and\\_Rule-making\\_in\\_the\\_Commission's\\_State\\_Aid\\_Regime](https://www.researchgate.net/publication/2395336_From_Soft_Law_to_Hard_Law_Discretion_and_Rule-making_in_the_Commission's_State_Aid_Regime), [dostęp: 09.11.2022 r.]. M. Cini (2001) *The soft law approach: Commission rule-making in the EU's state aid regime*, *Journal of European Public Policy*, 8:2, s. 192-207; M. Hartlapp, A. Hofmann (2021) *The use of EU soft law by national courts and bureaucrats: how relation to hard law and policy maturity matter*, *West European Politics*, 44:1, s. 134-154; P. Staszczuk, *Zalecenia, opinie, akty nienazwane, soft law*, [w:] *Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej. System Prawa Unii Europejskiej*. Tom 1, red. S. Biernat, Warszawa 2020, s. 1093-1126.

<sup>1323</sup> P. Staszczuk, *Zalecenia, opinie, akty nienazwane, soft law*, w: *Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej. System Prawa Unii Europejskiej*. Tom 1, red. S. Biernat, Warszawa 2020, s. 1096 za L. Senden, *Soft Law in European Community Law*, Oxford 2004, s. 3.

<sup>1324</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>1325</sup> P. Weismann, *European Agencies and risk governance in EU Financial Market Law*, New York 2016, s. 58.

<sup>1326</sup> R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza...*, s. 153.

ich wydania nie zmieni się zarówno pierwotnego, jak i pochodnego prawa Unii Europejskiej<sup>1327</sup>.

Mając powyższe na uwadze, można uznać, iż AMC, GM oraz CS są wydawane przez kompetentne organy, działające wedle określonych procedur. W tym względzie trzeba wskazać, iż definicje *soft law*, przyjmowanego przez Agencję, są umieszczone w art. 2 decyzji Zarządu EASA (18-2015). Zgodnie z tym dokumentem przez AMC należy rozumieć niewiążące standardy, które przyjmuje EASA, aby wskazać, jakie środki trzeba podjąć, by spełnić wymagania, ustalone w tzw. *rozporządzeniu bazowym*, czyli obecnym rozporządzeniu nr 2018/1139, odnoszącym się do funkcjonowania Agencji<sup>1328</sup>. Co więcej, podstawę prawną do opracowywania przez EASA AMC, można odnaleźć w art. 10 pkt 1 rozporządzenia nr 748/2012<sup>1329</sup>. Ponadto w treści tego artykułu zostało zaakcentowane, że AMC są niewiążące, dlatego organizacje i personel lotniczy może, ale nie musi je stosować, aby wykazać zgodność z postanowieniami załącznika I wspomnianego wyżej rozporządzenia.

Również GM są niewiążące. Są publikowane, aby ułatwić zrozumienie wymagań lub specyfikacji oraz zinterpretować przepisy, wynikające z rozporządzenia bazowego, przepisów wykonawczych i AMC.

Z kolei CS oznaczają normy techniczne, które przyjmuje EASA. Są one wydawane w celu określenia środków, które są zgodne z przepisami rozporządzenia bazowego i przepisów wykonawczych. Wśród CS możemy wyróżnić, np. CS-25 dla samolotów dużych<sup>1330</sup>. W tym miejscu warto zaznaczyć, że Agencja wyszczególniła specyfikacje certyfikacyjne na kategorie<sup>1331</sup>.

Istotne jest też to, aby rozróżnić *specyfikacje certyfikacyjne (CS)* od *warunków specjalnych* (ang. *special conditions, SC*)<sup>1332</sup>. Zgodnie z ADR.AR.C.025

---

<sup>1327</sup> R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza...*, s. 155.

<sup>1328</sup> Szerzej o tym czym jest rozporządzenie bazowe według EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/faq/19107>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>1329</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1330</sup> Lista CS-25: <https://www.easa.europa.eu/en/certification-specifications/cs-25-large-aeroplanes>, [dostęp: 21.09.2022 r.].

<sup>1331</sup> J. Ćwiklak, *Wymogi certyfikacyjne dla statków powietrznych w aspekcie kolizji z ptakami*, Logistyka 3/2015, s. 890, 894, [https://kolizjezptakami.pl/images/files/CWIKLAK\\_Wymogi\\_certyfikacyjne\\_2015.pdf](https://kolizjezptakami.pl/images/files/CWIKLAK_Wymogi_certyfikacyjne_2015.pdf), [dostęp: 21.09.2022 r.].

<sup>1332</sup> Lista warunków specjalnych: <https://www.easa.europa.eu/en/consultation-type/special-condition?search=&page=8>, [dostęp: 21.09.2022 r.].

rozporządzenia nr 139/2014<sup>1333</sup> warunki specjalne (SC) są określane dla poszczególnego lotniska w przypadku gdy odpowiednie *specyfikacje certyfikacyjne* (CS), które wydaje EASA, są niewłaściwe lub nieadekwatne. Prawodawca unijny podkreśla, jakie są przesłanki wydania SC. Po pierwsze, jeżeli nie pozwalają na realizację wymagań wyszczególnionych w CS: warunki fizyczne, topograficzne czy inne ograniczenia, które związane są z lokalizacją lotniska, to właściwy organ może określić warunki specjalne. Po drugie można wydać SC, jeżeli lotnisko posiada nowatorskie lub nietypowe cechy konstrukcyjne. Po trzecie, gdy z praktyki użytkowania lotniska lub lotnisk, które mają podobne cechy konstrukcyjne, wynika, że może pojawić się zagrożenie dla bezpieczeństwa. Przykładem zastosowania warunków specjalnych — SC — jest lotnisko w Gibraltarze<sup>1334</sup>.

Co więcej, zgodnie z art. 34 pkt 5 Rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1335</sup> ustawodawca unijny określił, jakie elementy stanowią podstawę certyfikacji. Pierwszym z nich są CS, czyli specyfikacje certyfikacyjne. Drugą składową są postanowienia, względem których dokonano akceptacji *równoważnego poziomu bezpieczeństwa* (ang. *Equivalent Level of Safety*, ELoS albo *Equivalent Safety Finding*<sup>1336</sup>). Z kolei trzecimi są SC — warunki specjalne<sup>1337</sup>. W tym miejscu trzeba podkreślić, iż EASA zaznacza, że zarówno CS, jak i SC są niewiązującymi technicznymi specyfikacjami. Jednakże pierwsze z nich są wydawane przez Agencję, a te drugie są ustalane przez odpowiednie władze, kiedy CS nie mogą być zastosowane<sup>1338</sup>.

---

<sup>1333</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 44 z 14.2.2014, str. 1—34.

<sup>1334</sup> Prezentacja ULC pt. Certyfikacja lotnisk zgodnie z wymaganiami unijnymi, slajd nr 12, [https://ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/Certyfikacja\\_lotnisk\\_zgodnie\\_z\\_wymaganiami\\_unijnymi.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/lotniska/Certyfikacja_lotnisk_zgodnie_z_wymaganiami_unijnymi.pdf), [dostęp: 21.09.2022 r.].

<sup>1335</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1336</sup> Szerzej o ELoS: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/product-certification-consultations/proposed-elos>, [dostęp: 21.09.2022 r.]; C. Cacciabue, I. Oddone, I. Rizzolo, *Sicurezza del trasporto aereo*, Springer 2019, s. 257-258.

<sup>1337</sup> Szerzej o SC: C. Cacciabue, I. Oddone, I. Rizzolo, *Sicurezza del trasporto aereo*, Springer 2019, s. 258-259.

<sup>1338</sup> Odpowiedzi udzielone przez EASA, s.2. <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/atm-docs-EASA-Q&A-final.pdf>, [dostęp: 21.09.2022 r.].

Należy odnotować, iż na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 139/2014<sup>1339</sup>, odnoszącego się do lotnisk, można składać wnioski o wydanie certyfikatu, który obejmuje odstępstwa od specyfikacji certyfikacyjnych (CS), wydanych przez Agencję. Jednakże ustawodawca unijny stawia wymogi, aby móc złożyć taki wniosek (art. 7 pkt a-d). W związku z powyższym właściwy organ przygotowuje dokument DAAD (ang. *the Deviation Acceptance and Action Document*)<sup>1340</sup>. W przypadku Polski organem właściwym do wydawania DAAD jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>1341</sup>. Co więcej, zaznacza się, że DAAD może dopiero zostać przyznane, jeżeli nie zostało zakwalifikowane jako ELoS czy SC<sup>1342</sup>. Ponadto w rozporządzeniu jest określony termin, do którego można złożyć wniosek - 31 grudnia 2024 roku.

We wspomnianej wcześniej decyzji Zarządu nr 18-2015 można też zauważyć wyjaśnienie pojęcia *opinii*, która jest wydawana przez Agencję w trakcie procesu regulacyjnego<sup>1343</sup>. Rozpatrując treść opinii, dostępnych na stronie EASA, można przyjąć, że nie mają one wiążącego charakteru. Są one propozycją przepisów, skierowaną do Komisji Europejskiej<sup>1344</sup>. Przykładem takiego dokumentu, który został opublikowany przez EASA, była opinia nr 04/2012<sup>1345</sup>. Co ciekawe, stała się ona przedmiotem skargi wniesionej przez linię lotniczą Ryanair do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich<sup>1346</sup>. Nie można też nie wspomnieć, iż wydanie opinii było rezultatem zainicjowanego procesu legislacyjnego przez EASA w kwestii

---

<sup>1339</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 44 z 14.2.2014, str. 1–34.

<sup>1340</sup> Szerzej o DAAD: <https://www.easa.europa.eu/en/faq/19504>, [dostęp: 21.09.2022 r.]; C. Cacciabue, I. Oddone, I. Rizzolo, *Sicurezza del trasporto aereo*, Springer 2019, s. 255-257.

<sup>1341</sup> Na stronie ULC dostępne są formularze, za pomocą których można zgłosić odstępstwa: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/kontrola-nadzor-certyfikacja/Zalacznik\\_4a\\_Wniosek\\_o\\_wydanie\\_DAAD.docx](https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/kontrola-nadzor-certyfikacja/Zalacznik_4a_Wniosek_o_wydanie_DAAD.docx), [dostęp: 21.09.2022 r.].

<sup>1342</sup> Prezentacja ULC pt. Certyfikacja lotnisk zgodnie z wymaganiami unijnymi, slajd nr 13, [https://ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/Certyfikacja\\_lotnisk\\_zgodnie\\_z\\_wymaganiami\\_unijnymi.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/lotniska/Certyfikacja_lotnisk_zgodnie_z_wymaganiami_unijnymi.pdf), [dostęp: 21.09.2022 r.].

<sup>1343</sup> EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 05.10.2022 r.].

<sup>1344</sup> Na dzień 06.10.2022 r. na stronie EASA jest 129 opinii: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>, [dostęp: 06.10.2022 r.]. Ostatnia z nich datowana jest na 26.09.2022 r.

<sup>1345</sup> Opinion nr 04/2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>, [dostęp: 05.10.2022 r.].

<sup>1346</sup> Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 726/2012/(RA)FOR against the European Aviation Safety Agency (EASA), [https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/52883#\\_ftn3](https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/52883#_ftn3), [dostęp: 05.10.2022 r.].

ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań odnoszących się do wypoczynku w ramach zarobkowego transportu lotniczego<sup>1347</sup>.

W tym miejscu warto podkreślić, że charakter dokumentów publikowanych w procesie regulacyjnym EASA budzi wątpliwości<sup>1348</sup>. Trzeba zauważyć, że Agencja stara się na bieżąco odpowiadać na pytania, które mogą wywołać dyskusję. W tym wypadku uznaje się, że zarówno NPAs (ang. *Notice of Proposed Amendment*), CRDs (ang. *Comment Response Document*), jak i opinie są niewiążące. Aczkolwiek do opinii załączone są propozycje przepisów wykonawczych czy delegowanych, które następnie kierowane są do Komisji Europejskiej w celu zmiany lub stworzenia nowych przepisów<sup>1349</sup>. Co więcej, taki sposób wspierania Komisji przez Agencję wynika bezpośrednio z art. 76 pkt 1 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1350</sup>.

Oprócz powyżej wymienionych dokumentów, które EASA wydaje w trakcie procesu regulacyjnego, Agencja publikuje, np. *Annual Safety Recommendation Review* czy *Biuletyny Bezpieczeństwa* (ang. *Safety Information Bulletin, SIB*)<sup>1351</sup>. Można stwierdzić, że *Annual Safety Recommendation Review* jest zestawieniem problemów, występujących w bezpieczeństwie lotniczym, które zostały zauważone po wypadku czy incydencie lotniczym oraz zostały zgłaszane przez krajowe władze lotnicze w ciągu danego roku<sup>1352</sup>. Analizując treść tych dokumentów, można ocenić, że Agencja gromadzi dane i stara się uwzględniać zalecenia władz lotniczych poprzez zainicjowanie procesu regulacyjnego, którego celem jest zmiana lub aktualizacja przepisów prawnych, wytycznych (AMC, GM), czy specyfikacji certyfikacyjnych (CS), odnoszących się do aspektów, które były przyczyną danego wypadku lub incydentu

---

<sup>1347</sup> Na samym początku zadaniem legislacyjnym było OPS.055 - <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9512/en>, [dostęp: 06.10.2022 r.]. Następnie było RMT.0322, które pojawiło się m. in. w Rulemaking programme 2012-2015, s. 11, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/RMP%202012-2015%20and%20inventory.pdf>, [dostęp: 06.10.2022 r.]. Rulemaking programme 2013-2016, s. 2, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3892/en>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1348</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/faq/19121>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

<sup>1349</sup> Ibidem.

<sup>1350</sup> 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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

<sup>1351</sup> Lista SIB: <https://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

<sup>1352</sup> Zestawienie *Annual Safety Recommendation Review* od 2007 roku, [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications?publication\\_type\[2263\]=2263&page=1](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications?publication_type[2263]=2263&page=1), [dostęp: 06.10.2022 r.].

lotniczego. Warto podkreślić, iż EASA odniosła się do wcześniej wspomnianych w dysertacji wypadków z udziałem Boeinga w *Annual Safety Recommendation Review 2018*<sup>1353</sup> oraz *2019*<sup>1354</sup>, w którym określiła, jakie działania zostały podjęte w celu przywrócenia bezpieczeństwa lotniczego. Warto podkreślić, iż ten dokument uwzględnia wypadki i incydenty lotnicze, które miały miejsce w danym roku oraz czynności Agencji dokonane *post factum*.

Z kolei Biuletyny Bezpieczeństwa są niewiązącymi zaleceniami w stosunku do państw członkowskich EASA, odpowiednich organów krajowych, ATM, ANS, czy operatorów lotniczych. Agencja wydaje je na podstawie art. 76 ust. 6 pkt a) zd. 2. Przykładem tego dokumentu mogą być Biuletyny publikowane w czasie pandemii Covid-19, np. SIB nr 2021-06<sup>1355</sup>.

### 3. Wnioski

Biorąc pod uwagę układ rozdziału czwartego, wnioski podzielić można na dwie grupy: dotyczące procesu regulacyjnego EASA oraz dokumentów wydawanych przez EASA.

Mając na względzie pierwszą grupę, zasadnym wydaje się uznać że pomimo różnych odpowiedników użytych w tłumaczeniach *rulemaking procedure*, należy stosować określenie *proces regulacyjny*. Dokonując dalszej analizy *rulemaking procedure* Agencji, należy skłonić się ku tezie, że działania EASA zwiększają bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Potwierdza to fakt, że po wypadkach lotniczych są inicjowane zadania regulacyjne, których celem jest stworzenie przepisów, reagujących na dane zagrożenie i zmierzających do eliminacji problemów w bezpieczeństwie lotnictwa cywilnego. Analiza przykładowych procesów regulacyjnych potwierdza, że działania regulacyjne EASA, odnoszą się do realnych zagrożeń, istniejących w transporcie lotniczym. Należy zgodzić się z poglądem, iż proces regulacyjny EASA jest czasochłonny. Jednakże omówiona wyżej problematyka – w szczególności wskazane decyzje Zarządu EASA – dowodzi, że nastąpiły zmiany w procesie regulacyjnym od momentu powstania Agencji do chwili obecnej, tak aby stał się bardziej efektywny. Rozpatrując kolejne etapy procesu regulacyjnego, trzeba ocenić

---

<sup>1353</sup> 2018 Annual Safety Recommendations Review, s. 22, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/101305/en>, dostęp: [06.10.2022 r.].

<sup>1354</sup> 2019 Annual Safety Recommendations Review, s. 20, 33,-34, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116576/en>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

<sup>1355</sup> 2021-06 : Vaccination of aircrew - Operational Recommendations, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-06>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

pozytywnie to, iż Agencja przeprowadza konsultacje z podmiotami sektora lotniczego. Dzięki temu EASA stwarza forum do dyskusji, w trakcie której każdy może przedstawić swoje uwagi czy opinię, odnoszącą się do projektu przepisów prawnych.

Dokonując analizy dokumentów wydawanych przez EASA, można dojść do kilku wniosków. Po pierwsze, EASA wydaje dokumenty w trakcie i poza procesem regulacyjnym. Co więcej, w świetle rozważań przedstawionych w rozdziale IV, trzeba stwierdzić, iż charakter tych dokumentów może budzić wątpliwości.

Po drugie, omówiona wyżej problematyka – w szczególności wskazane orzeczenia sądów – dowodzi, że niektóre decyzje EASA, które nie są skierowane do indywidualnie oznaczonego adresata, można traktować jako wiążące. Interesującą kwestię stanowi też to, że sama nazwa dokumentu nie przesądza o jego charakterze.

Po trzecie, problematyczny wydaje się również charakter dyrektyw zdatności. Jednakże należałoby się zgodzić z poglądami wyrażonymi w literaturze, zgodnie z którymi dyrektywy te można traktować jako decyzje indywidualne, co do których przysługuje odwołanie do Komisji Odwoławczej Agencji, a po wyczerpaniu tych środków - skarga do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wyjaśnić przy tym należy, że EASA za pomocą dyrektywy o naturze pilnej może nawet zawiesić wykonywania lotów, np. Boeinga 737-8 i 737-9 Max.

Po czwarte, należy również pamiętać, że EASA wydaje dyrektywy bezpieczeństwa, których charakter prawny nie jest jednoznaczny. Mając na względzie przedstawione przykłady tych dyrektyw, należy podzielić je na dwie grupy - wydane na podstawie art. 76 ust. 6 (a) oraz art. 76 ust. 6 (b) rozporządzenia nr 2018/1139. Można jedynie domniemywać, że skoro przysługuje odwołanie od decyzji, wydanych na podstawie wskazanych przepisów, to są one wiążące.

Po piąte, trzeba uznać, iż CS, GM, AMC nie są wiążące. Należałoby się zgodzić z poglądem, iż są *soft law*. Potwierdza to też treść decyzji Zarząd EASA, odnosząca się do *rulemaking procedure*.



## Rozdział V Kompetencje kontrolno-nadzorcze EASA

Biorąc pod uwagę zakres poniższego rozdziału, należy dokonać analizy kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA w zakresie stosowania prawa m.in. przez władze lotnicze państw członkowskich. Dzięki temu będzie można udzielić odpowiedzi na następujące pytania: Jaki jest podmiotowy i przedmiotowy zakres kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA?; Czy i jak zmienił się zakres kompetencji EASA w analizowanym obszarze?; Czy istnieją określone metody przeprowadzania działań kontrolno-nadzorczych?; Jakie są fazy inspekcji i wyniki pokontrolne?; Czy EASA wydaje jakies dokumenty w tym obszarze?

### 1. Rekonstrukcja zakresu kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA

Zważywszy na to, iż w tekstach rozporządzeń w wersji polskiej i angielskiej występują niezgodności, co do pojawiających się w nich pojęć: *kontrola* i *nadzór*, konieczne jest dokonanie rekonstrukcji zakresu kompetencji kontrolno-nadzorczych posiadanych przez EASA. Aby tego dokonać, należy w pierwszej kolejności wyjaśnić znaczenie pojęć: „kontrola” oraz „nadzór”.

Zgodnie z definicją słownikową *nadzorem* jest *pilnowanie zgodności czyjegos postępowania lub działania z przyjętymi normami lub oczekiwaniami*<sup>1356</sup>. Jak zaznacza W. Lang nadzorem jest *możliwość korygowania działalności jednostki organizacyjnej w ramach sprawowania władzy nad nią*<sup>1357</sup>. Wedle W. Dawidowicza nadzór jest *właściwością organu nadrzędnego do wywierania wpływu a działalność organu podporządkowanego*<sup>1358</sup>.

Zdaniem M. Wierzbowskiego i A. Wiktorowskiej termin *nadzór* jest używany najczęściej dla określenia sytuacji, w której organ nadzorujący jest wyposażony w środki oddziaływania na postępowanie organów czy jednostek nadzorowanych. Uprawnienia nadzorcze oznaczają tyle co prawo do kontroli wraz z możliwością wiążącego wpływania na organy czy instytucje nadzorowane<sup>1359</sup>. Ponadto T. Bigo podkreślił, iż nadzorem jest „zespół takich kompetencji, których wpływ na działalność organów podporządkowanych jest bardziej intensywny, bezpośredni, a które mają na

---

<sup>1356</sup> Definicja na stronie słownika WSJP: <https://wsjp.pl/haslo/podglad/27318/nadzor/4986163/czynnosc>, [dostęp: 10.01.2023 r.]

<sup>1357</sup> W. Lang, *Struktura kontroli prawnej organów państwowych PRL*, Kraków 1963, s. 40.

<sup>1358</sup> W. Dawidowicz, *Zagadnienia ustroju administracji państwowej w Polsce*, Warszawa 1970, s. 34.

<sup>1359</sup> M. Wierzbowski, A. Wiktorowska, *Podstawowe pojęcia teoretyczne w nauce prawa administracyjnego*, [w:] *Prawo administracyjne*, red. M. Wierzbowski, Warszawa 2001, s. 99.

celu usunięcie nieprawidłowości i zapobieganie im na przyszłość”<sup>1360</sup>. Z kolei W. Dawidowicz jako nadzór określał „właściwość organu nadrzędnego do wywierania wpływu na działalność organu podporządkowanego”<sup>1361</sup>.

Przechodząc do definicji kontroli, należy wskazać stanowisko J. Starościaaka, który pojmował kontrolę jako *obserwowanie, ustalanie czy wykrywanie stanu faktycznego - porównywanie rzeczywistości z zamierzeniami, występowanie przeciwko zjawiskom niekorzystnym i sygnalizowanie kompetentnym jednostkom o dokonanych spostrzeżeniach*<sup>1362</sup>. Inną definicję przedstawił J. Boć, który kontrolę pojmował jako *badanie zgodności stanu istniejącego ze stanem postulowanym, ustalenie zasięgu i przyczyn rozbieżności, przekazanie wyników tego ustalenia, a czasem i wynikających stąd dyspozycji zarówno podmiotowi kontrolowanemu, jak i podmiotowi organizacyjnie zwierzchniemu*<sup>1363</sup>. Z kolei zgodnie z jedną z definicji słownikowych kontrolą jest *sprawdzanie czegoś, zestawianie stanu faktycznego ze stanem wymaganym*<sup>1364</sup>.

Przedstawione powyżej definicje nadzoru oraz kontroli, należy porównać z pojęciami, które pojawiły się w rozporządzeniu nr 2018/1139<sup>1365</sup> oraz z działaniami podejmowanymi przez EASA. W ten sposób będzie można rozstrzygnąć, jakie czynności podejmowane przez EASA możemy zaklasyfikować jako kontrolę, a jakie jako nadzór.

Na początku trzeba podkreślić, iż w rozporządzeniu nr 2018/1139 (art. 3 lit. 1) pojawia się termin *nadzór* (ang. *oversight*), który jest definiowany jako *weryfikacja w sposób ciągły, przez właściwy organ lub w jego imieniu, czy wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, na podstawie których wydano certyfikat lub w odniesieniu do których złożono deklarację, są nadal spełniane*<sup>1366</sup>. We wcześniejszych rozporządzeniach z

<sup>1360</sup> T. Bigo, *Z problemów kontroli nad administracją terenową*, Kontrola Państwowa 1964, s. 2.

<sup>1361</sup> W. Dawidowicz, *Zagadnienia ustroju administracji państwowej w Polsce*, Warszawa 1970, s. 34.

<sup>1362</sup> J. Starościaak, *Elementy nauki administracji*, Warszawa 1957, s. 187.

<sup>1363</sup> J. Boć, *Pojęcie i zasięg kontroli* [w:] red. J. Boć, *Prawo administracyjne*, Kolonia Limited 2010, s. 378 - 380

<sup>1364</sup> Definicja słownikowa kontroli: <https://sjp.pwn.pl/slovniki/kontrola.html>, [dostęp: 24.01.2023 r.].

<sup>1365</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1366</sup> Zob. art. 3 pkt 1 rozporządzenia 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)

2002<sup>1367</sup> i 2008 roku<sup>1368</sup> zamiast *nadzoru* była umieszczona definicja *stałego nadzoru* (ang. *continuing oversight*). Analizując wymienione terminy, można zauważyć, iż definicje z 2002 i 2008 są identyczne<sup>1369</sup>. Z kolei w rozporządzeniu z 2018 zrezygnowano z dodania przymiotnika *stały* do słowa *nadzór*, ale w treści definicji wyjaśniono, iż odbywa się on w sposób ciągły. Ponadto z tego aktu prawnego wynika, iż nadzór polega na sprawdzaniu, czy wymogi określone w rozporządzeniu nr 2018/1139 oraz w innych aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, są spełniane przez posiadaczy certyfikatów<sup>1370</sup>.

Porównując definicje *nadzoru*, określoną w rozporządzeniach z 2002 r.<sup>1371</sup>, 2008 r.<sup>1372</sup>, 2018 r., z innymi, które pojawiły się w doktrynie, można stwierdzić, iż w istocie odpowiada ona pojęciu *kontroli*. Również analizując działalność EASA, trzeba uznać, iż posiada ona kompetencje zarówno co do kontroli, jak i nadzoru. Czynności kontrolne EASA polegają m.in. na przeprowadzaniu inspekcji standaryzacyjnych. Działania nadzorcze EASA podejmuje w ograniczonym zakresie w stosunku do określonego kręgu podmiotów. Przejawem takich czynności jest: cofanie, zawieszanie, czy

---

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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1367</sup> *Stały nadzór oznacza działania, które zostają podjęte w celu sprawdzenia, czy warunki, na podstawie których przyznano certyfikat, spełnione są w każdym momencie jego okresu ważności, jak również podejmowanie wszelkich działań zabezpieczających.* Zob. art. 3 lit. a rozporządzenia Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>1368</sup> *Stały nadzór oznacza zadania wykonywane dla sprawdzenia, czy warunki, na podstawie których przyznano certyfikat, są stale spełniane podczas jego okresu ważności, jak również oznacza podejmowanie wszelkich działań zabezpieczających.* Zob. art. 3 lit. a rozporządzenia 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1369</sup> Najlepiej obrazuje to definicja stałego nadzoru w wersji angielskiej. W wersji polskiej różnice wynikają ze sposobu tłumaczenia.

<sup>1370</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1371</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>1372</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

ograniczanie certyfikatów, zatwierdzeń, autoryzacji. Wskazane wyżej działania Agencji mieszczą się w przedstawionych wcześniej definicjach *nadzoru*. W tym wypadku EASA ma wpływ na działalność, np. zatwierdzanych przez nią organizacji poprzez przyznawanie im czy cofanie certyfikatów lub zatwierdzeń.

Ponadto w art. 90 ust. 3 zd. 2 rozporządzenia nr 2018/1139 prawodawca unijny określił, iż EASA może pełnić funkcję *Regionalnej Organizacji ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem* (ang. *Regional Safety Oversight Organization — RSOO*)<sup>1373</sup>, działającej pod auspicjami ICAO<sup>1374</sup>. Jak podkreśla dyrektor wykonawczy EASA - Patrick Ky — *EASA jest Regionalną Organizacją ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem w Europie*<sup>1375</sup> i jest też częścią The Global Aviation Safety Oversight System (GASOS)<sup>1376</sup>. Pojęcie RSOO zostało opisane szerzej w rozdziale III dysertacji.

## 2. Zakres podmiotowy kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA

Udzielając odpowiedzi na pytanie odnoszące się do zakresu podmiotowego kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA, trzeba wyjaśnić, iż jest to krąg podmiotów, które mogą być objęte działaniami kontrolno-nadzorczymi ze strony EASA. Tym samym do tak rozumianego zbioru można zakwalifikować następujące grupy: właściwe władze lotnicze; zatwierdzone organizacje szkolenia (ang. *Approved Training Organisations, ATOs*)<sup>1377</sup>; organizacje projektujące (ang. *Design Organisations, DOs*)<sup>1378</sup>; organizacje produkujące (ang. *Production Organisations, POs*)<sup>1379</sup>; organizacje obsługowe (ang. *Maintenance Organisations, MOs*)<sup>1380</sup>; ośrodki szkolenia

---

<sup>1373</sup> Szerzej o RSOO: <https://www.icao.int/safety/Implementation/Pages/COSCAPs-RSOOs-RAIOs.aspx>, [dostęp: 24.07.2022 r.]. Dalej: RSOO.

<sup>1374</sup> Lista obecnych RSOO: [https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/easa-by-country/rsoo?field\\_easa\\_rsoo\\_node\\_type\\_target\\_id%5B2450%5D=2450](https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/easa-by-country/rsoo?field_easa_rsoo_node_type_target_id%5B2450%5D=2450), [dostęp: 24.07.2022 r.].

<sup>1375</sup> <https://unitingaviation.com/news/technical-cooperation/easa-and-its-role-as-regional-safety-oversight-organisation/>, [dostęp: 24.01.2023 r.].

<sup>1376</sup> <https://www.icao.int/MID/MIDANPIRG/Documents/MID17%20and%20RASG7/PPT7%20GASOS%20-HQ.pdf>, [dostęp: 24.01.2023 r.].

<sup>1377</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircrew-and-medical/approved-training-organisations-ato#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1378</sup> Szerzej o DOs: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/design-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1379</sup> Szerzej o POs: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/production-organisations-approvals#group-easa-downloads>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1380</sup> Szerzej o MOs: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-145-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

lotniczego (ang. *Maintenance Training Organisations, MTOs*)<sup>1381</sup>; operatorzy z państw trzecich (ang. *Third Country Operators, TCOs*)<sup>1382</sup>.

W stosunku do wszystkich wymienionych podmiotów EASA wydaje certyfikaty lub zatwierdzenia, których wykonywanie podlega następnie czynnościom kontrolno-nadzorczych ze strony Agencji. Sposób przyznawania certyfikatów w stosunku do poszczególnych grup został opisany w rozdziale IV.

### **Organizacje projektujące.**

Jak wynika z 21.A.258 rozporządzenia nr 748/2012 EASA może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć zatwierdzenia, które przyznała organizacjom produkcyjnym z państw trzecich<sup>1383</sup>. W sytuacji, gdy Agencja stwierdzi *ustalenia pierwszego poziomu* (ang. *a level 1 findings*)<sup>1384</sup> i *ustalenia drugiego poziomu* (ang. *a level 2 findings*)<sup>1385</sup>, to może częściowo lub całkowicie zawiesić, cofnąć zatwierdzenie organizacji produkującej. EASA opublikowała też listę zawieszonych zatwierdzeń dla organizacji projektujących<sup>1386</sup>. Wśród nich pojawiły się takie organizacje, jak: Power Jet S.A.; KSP Aviation Engineering GmbH.

### **Organizacje produkujące.**

Zgodnie z 21.B.245 rozporządzenia nr 748/2012 EASA w ramach czynności nadzorczych może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć zatwierdzenia przyznane organizacjom produkcyjnym z państw trzecich<sup>1387</sup>. Jeżeli Agencja stwierdzi *ustalenia pierwszego poziomu* (ang. *a level 1 findings*)<sup>1388</sup>, to ograniczy lub zawiesi zatwierdzenie

---

<sup>1381</sup> Szerzej o MTOs: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-147-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1382</sup> Szerzej o TCOs: <https://tco.easa.europa.eu/>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1383</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1384</sup> Zgodnie z 21.A.258 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 *ustalenie poziomu pierwszego to każda niezgodność z niniejszym załącznikiem I (część 21), która może prowadzić do niekontrolowanej niezgodności z mającymi zastosowanie danymi projektowymi i która mogłaby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego*.

<sup>1385</sup> Zgodnie z 21.A.258 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 *ustalenie poziomu drugiego to każda niezgodność z niniejszym załącznikiem I (część 21), która nie została sklasyfikowana jako ustalenie poziomu pierwszego*.

<sup>1386</sup> List of suspended DOA, 21.01.2023, <https://www.easa.europa.eu/download/doa-adoa/List-of-suspended-DOA.pdf>, [dostęp: 06.02.2023 r.].

<sup>1387</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1388</sup> Zgodnie z 21.A.158 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 *ustalenie poziomu pierwszego to każda niezgodność z niniejszym załącznikiem I (część 21), która może prowadzić do niekontrolowanej*

organizacji produkującej. W przypadku zaistnienia *ustaleń drugiego poziomu* (ang. *a level 2 findings*)<sup>1389</sup> EASA tymczasowo zawiesza zatwierdzenie organizacji produkującej. W obydwu przedstawionych przypadkach po niespełnieniu wymagań określonych w planie działań naprawczych, EASA cofa zatwierdzenie. Jak wynika z wewnętrznego dokumentu EASA - *User guide for Production organisations* (UG.POA.00067-005) Production Organisations Section Manager (POASM) poinformuje o podjętej decyzji, co do ograniczenia, odwołania czy cofnięcia certyfikatu<sup>1390</sup>. Od takiej decyzji przysługuje odwołanie do Komisji Odwoławczej EASA.

Również na podstawie 21.B.235 EASA sprawuje czynności kontrolno-nadzorcze w postaci monitorowania organizacji produkującej (ang. *continued surveillance*). W ich ramach EASA od momentu przyznania zatwierdzenia może przeprowadzić minimum raz w roku, np. audyty<sup>1391</sup>.

#### ***Organizacje obsługowe/techniczne.***

Na podstawie M.B.605 i M.B.607 rozporządzenia nr 1321/2014 EASA może cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zatwierdzenia, które zostały przyznane organizacjom obsługowym z państw trzecich<sup>1392</sup>. Jeżeli Agencja stwierdzi *niezgodność pierwszego poziomu* (ang. *a level 1 finding*)<sup>1393</sup>, to podejmuje natychmiastowe działania, aby cofnąć, ograniczyć lub zawiesić zatwierdzenie organizacji technicznej. W przypadku zaistnienia *niezgodności drugiego poziomu* (ang. *a level 2 findings*)<sup>1394</sup> EASA wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych, który nie może być dłuższy niż trzy miesiące. Jeżeli organizacja techniczna nie wykona działań naprawczych, EASA podejmuje decyzję, co do zawieszenia całości lub części zatwierdzenia. Agencja

---

*niezgodności z mającymi zastosowanie danymi projektowymi i która mogłaby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego.*

<sup>1389</sup> Zgodnie z 21.A.158 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 *ustalenie poziomu drugiego to każda niezgodność z niniejszym załącznikiem I (część 21), która nie została sklasyfikowana jako ustalenie poziomu pierwszego.*

<sup>1390</sup> User guide for Production organisations z 2020 roku (UG.POA.00067-005), s. 20-21, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/4825/en>, [dostęp: 06.02.2023 r.].

<sup>1391</sup> Ibidem s. 15.

<sup>1392</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności 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, str. 1—194.

<sup>1393</sup> Zgodnie z M.A.619 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 *niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.*

<sup>1394</sup> Zgodnie z M.A.619 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 *niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.*

opublikowała wykaz organizacji obsługi technicznej, których zatwierdzenia są zawieszane, cofnięte<sup>1395</sup>. Wśród podmiotów, którym została wydana decyzja o cofnięciu zatwierdzenia są, np.: Lotus Air; Onur Air Tasimacilik A.S.

### ***Ośrodki szkolenia lotniczego/Organizacje szkolące w zakresie obsługi technicznej.***

Istotne jest to, iż EASA jest właściwym organem w stosunku do organizacji MTO, które posiadają *główne miejsce prowadzenia działalności* (ang. *principle place of business*) na terytorium państwa trzeciego (147.1). Jak wynika z wewnętrznego dokumentu Agencji - *Foreign Part 147 approvals User guide for Applicants* (UG.CAO.00015-004) głównym miejscem prowadzenia działalności jest biuro lub siedziba statutowa organizacji, gdzie są wykonywane funkcje, np. finansowe<sup>1396</sup>.

Zgodnie z 147.B.130 i 147.B.200 rozporządzenia nr 1321/2014 Agencja ogranicza, zawiesza, cofa w całości lub w części zatwierdzenia przyznane organizacjom szkoleniowym w zakresie obsługi technicznej. Wyżej wspomniane działania nadzorcze zostają podjęte przez EASA, jeżeli MTO nie podejmie w ciągu trzech dni działań naprawczych, które wynikają z *niezgodności na poziomie 1*<sup>1397</sup>. Również w sytuacji, kiedy MTO nie dotrzyma terminu, który zostanie jej przyznany na wprowadzenie działań naprawczych w stosunku do nieprawidłowości na poziomie 2, EASA ogranicza, zawiesza, cofa w całości lub w części zatwierdzenia<sup>1398</sup>. Trzeba zaznaczyć, iż Agencja opublikowała listę organizacji MTOs, którym zawieszono lub cofnięto zatwierdzenia<sup>1399</sup>. Wśród nich pojawiły się, m.in.: New Technology Assimilation Center

---

<sup>1395</sup> EASA-IFP - List of Not Valid Foreign Part 145 organisations (WEB), <https://www.easa.europa.eu/download/continuing-airworthiness-organisations/List%20of%20Foreign%20EASA%20Part-145%20-%20not%20valid%20approvals.pdf>, [dostęp: 06.02.2023 r.].

<sup>1396</sup> *Principal place of business means the head office or the registered office of the undertaking within which the principal financial functions and operational control of the activities referred to in this Regulation are exercised.* Foreign Part 147 approvals User guide for Applicants (UG.CAO.00015-004), s. 11,

[https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:q2zI\\_HFjv4gJ:https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/UG.CAO\\_00015-004.docx&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:q2zI_HFjv4gJ:https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/UG.CAO_00015-004.docx&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl), [dostęp: 06.02.2023 r.].

<sup>1397</sup> Zgodnie z 147.A.160 a) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 *niezgodność poziomu 1 ma postać co najmniej jednego z poniższych punktów:*

1. *jakiegokolwiek istotne nieprzestrzeganie procesu egzaminacyjnego, które unieważniłoby egzamin(-y),*
2. *nieudzielenie dostępu właściwemu organowi do pomieszczeń organizacji podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach,*
3. *brak kierownika,*
4. *istotne nieprzestrzeganie procesu szkolenia.*

<sup>1398</sup> Zgodnie z 147.A.160 b) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 *niezgodność poziomu 2 polega na jakimkolwiek nieprzestrzeganiu procesu uczenia innym niż niezgodności poziomu 1.*

<sup>1399</sup> EASA-IFP - List of Foreign Part-147 organisations (WEB), zawieszane zatwierdzenia - s. 4, cofnięte zatwierdzenia - s. 5, <https://www.easa.europa.eu/download/continuing-airworthiness-organisations/List%20of%20EASA%20Part-147%20Approvals.pdf>, [dostęp: 06.02.2023 r.].

(cofnięte zatwierdzenie organizacji z Ukrainy), Jsc Aurora Airlines (zawieszono zatwierdzenie organizacji z Rosji).

### **Operatorzy z państw trzecich.**

Na mocy art. 215 i art. 220 rozporządzenia nr 452/2014 EASA przygotowuje program monitorowania, który uwzględnia też wyniki wcześniejszych działań, odnoszących się do wydawania zezwoleń lub monitorowania. Również w ramach monitoringu ocenia, czy TCO spełniają wymagania<sup>1400</sup>.

Zgodnie z art. 235 rozporządzenia nr 452/2014 Agencja może ograniczyć (ang. *limitation*), zawiesić (ang. *suspension*) i cofnąć (ang. *revocation*) zezwolenia, które zostały przyznane operatorom z państw trzecich<sup>1401</sup>. Prawodawca unijny podkreślił, iż EASA podejmuje działania w celu ograniczenia lub zawieszenia zezwolenia w trzech przypadkach. Po pierwsze, jeżeli zostaną stwierdzone nieprawidłowości poziomu I (ang. *a level 1 finding*), np. przypadki udowodnionego nadużycia lub nielegalnego wykorzystania zezwolenia (art. 230). Po drugie, w sytuacji pojawienia się wiarygodnych dowodów, które wskazują, iż państwo operatora lub państwo rejestracji nie jest w stanie certyfikować operatora lub statku powietrznego ze stosownymi normami ICAO. Po trzecie, kiedy operator z państwa trzeciego został objęty środkami wdrożonymi na podstawie art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 2111/2005<sup>1402</sup>. W rezultacie EASA zawiesza zezwolenie na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy. Następnie może go przedłużyć o kolejne 3 miesiące. Istotne jest to, iż Agencja może też przeprowadzić audyt TCO przed podjęciem decyzji o zawieszeniu zezwolenia.

Agencja wydała decyzję w sprawie ograniczenia zezwolenia względem Aircompany Armenia<sup>1403</sup>. Natomiast schemat podejmowanych działań przez EASA w przypadku zawieszenia zezwolenia dla operatora z państwa trzeciego przedstawia stan faktyczny zaistniały w sprawie Pakistan International Airlines<sup>1404</sup>. Agencja w swojej decyzji z

---

<sup>1400</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 133 z 6.5.2014, str. 12—26.

<sup>1401</sup> Ibidem.

<sup>1402</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE, Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15—22.

<sup>1403</sup> Decyzja została zamieszczona na Twiterze: <https://twitter.com/517design/status/1247631249855873032/photo/2>, [dostęp: 05.02.2023 r.].

<sup>1404</sup> Decyzja udostępniona na: <https://aviaciondigital.com/wp-content/uploads/2020/07/Carta-EASA-A-PIA.pdf>, [dostęp: 05.02.2023 r.].



dnia 1 lipca 2020 roku podkreśliła, iż w działalności PIA stwierdzono nieprawidłowości poziomu 2, które potem zostały zmienione na poziom 1. EASA na podstawie art. 230 e) może podnieść status stwierdzonych nieprawidłowości z poziomu 2 do 1, jeżeli TCO nie przestawi możliwego do przyjęcia planu naprawczego lub nie zrealizuje działań naprawczych (ang. *corrective actions*). Również w decyzji EASA odnośnie do PIA pojawiły się wiarygodne dowody, iż licencje wielu pilotów były uzyskane w nielegalny sposób. W konsekwencji tego EASA miała podstawę do zawieszenia certyfikatu zgodnie z art. 235 a) (1-2).

Innym działaniem nadzorczym EASA w stosunku do operatorów z państw trzecich jest wydanie decyzji o cofnięciu zezwolenia (art. 235e). Agencja cofa zezwolenie, jeżeli upłynął okres zawieszenia zezwolenia. W tym przypadku należy uznać, iż będzie to maksymalnie 9 miesięcy (maksymalnie 6 miesięcy zawieszenia plus przedłużenie o 3 miesiące). Również EASA wyda decyzję o cofnięciu zezwolenia, jeżeli operator z państwa trzeciego zostanie objęty zakazem wykonywania przewozów zgodnie z rozporządzeniem nr 2111/2005<sup>1405</sup>.

Przykładem czynności kontrolnych względem TCO są *ramp inspections*, czyli inspekcje na płycie. Zgodnie z pkt 97 załącznika nr I rozporządzenia nr 965/2012 *ramp inspection* jest to *inspekcja statku powietrznego, kwalifikacji załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz dokumentacji lotu przeprowadzana w celu sprawdzenia zgodności z właściwymi wymaganiami*<sup>1406</sup>. Jak wynika z ARO.RAMP.100 d) rozporządzenia nr 965/2012 EASA przeprowadza inspekcję na płycie, jeżeli jest to konieczne. Jednakże odbywa się to we współpracy z państwami członkowskimi, na terytorium których ma być przeprowadzona inspekcja. Trzeba podkreślić, iż do tej pory EASA nie przeprowadziła żadnej inspekcji na płycie. Stanowisko to potwierdzają F. Coman-Kund, M. Ratajczyk i E. Schmidt, którzy również wskazują, iż Agencja nie wykorzystwała swoich kompetencji w tym zakresie<sup>1407</sup>. Tym samym trzeba uznać, iż wszystkie *ramp*

---

<sup>1405</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE, Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15—22.

<sup>1406</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1—148.

<sup>1407</sup> F. Coman-Kund, M. Ratajczyk, E. Schmidt, *Shared enforcement and accountability in the EU aviation safety area: the case of the European Aviation Safety Agency*, [w:] *Law Enforcement by EU Authorities. Implications for Political and Judicial Accountability*, red. M. Scholten, M. Luchtman, Northampton 2017, s. 126.

*inspections* w ramach programu SAFA dokonywały właściwe władze lotnicze państw<sup>1408</sup>, a EASA jedynie pomaga im w doborze podmiotów, które będą objęte inspekcją na płycie poprzez dostarczenie wykazu operatorów lub statków powietrznych, stwarzających potencjalne ryzyko (ARO.RAMP.105 a).

Trzeba podkreślić, iż EASA względem TCO może prowadzić monitoring, inspekcję na płycie, ale nie może nakładać sankcji. Jedynie właściwe władze lotnicze posiadają kompetencje do podjęcia natychmiastowych działań (ARO. RAMP.135) oraz zatrzymania statku powietrznego (ang. *grounding the aircraft*) w sytuacji wykrycia nieprawidłowości kategorii 3 (ARO.RAMP.140 a, 2). Jeżeli EASA wykryje nieprawidłowości kategorii 3, to może jedynie zwrócić się do właściwego organu w miejscu lądowania statku powietrznego o podjęcie odpowiednich działań (ARO.RAMP.135 c), np. zatrzymania statku powietrznego.

### 3. Zakres przedmiotowy kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA

W doktrynie zaznacza się, że bezpośrednie egzekwowanie prawa (ang. *direct enforcement the law*)<sup>1409</sup> można osiągnąć za pomocą monitorowania (ang. *monitoring*), przeprowadzania kontroli (ang. *investigating*) oraz nakładania sankcji (ang. *sanctioning*)<sup>1410</sup>.

W aktach prawnych dotyczących EASA pojawiają się takie pojęcia, jak: *investigation, inspection, ramp inspection, audit, technical investigation, monitoring, other monitoring activities*. Pojęcia te można zaliczyć do szerszego zakresu znaczeniowego: monitoring (właściwy monitoring i inne działania monitorujące); kontroli (*inspection*); nadzoru (*technical investigation, ramp investigation*).

---

<sup>1408</sup> Zgodnie z raportem w 2021 roku francuskie władze lotnicze przeprowadziły łącznie 360 inspekcji na płycie: Activity Report 2021, s. 57, [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DSAC\\_RAPPORT\\_2021\\_EN.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DSAC_RAPPORT_2021_EN.pdf), [dostęp: 06.02.2023 r.]. Dla porównania przed pandemią Covid-19 w 2019 roku francuskie władze lotnicze przeprowadziły łącznie 2330 inspekcji na płycie: Activity Report 2019, s. 21, [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/rapport\\_securite\\_aerienne\\_2019\\_en\\_light.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/rapport_securite_aerienne_2019_en_light.pdf), [dostęp: 06.02.2023 r.].

<sup>1409</sup> Szerzej o direct enforcement the law: M. Scholten, D. Scholten, *From Regulation to Enforcement in the EU Policy Cycle: A New Type of Functional Spillover?* (July 2017). JCMS: Journal of Common Market Studies, Vol. 55, Issue 4, pp. 925-942, 2017, <https://ssrn.com/abstract=2983517>, [dostęp: 08.01.2023 r.].

<sup>1410</sup> M. De Bellis, *Multi-level Administration, Inspections and Fundamental Rights: Is Judicial Protection Full and Effective?*, German Law Journal 2021, 22(3), s. 416; M. Scholten, *Mind the trend! Enforcement of EU law has been moving to 'Brussels'*, Journal of European Public Policy, 2017, vol. 24, nr. 9, s. 1350; M. Scholten, D. Scholten, *From Regulation to Enforcement in the EU Policy Cycle: A New Type of Functional Spillover?* (July 2017). JCMS: Journal of Common Market Studies, Vol. 55, Issue 4, pp. 930, 2017, <https://ssrn.com/abstract=2983517>, [dostęp: 08.01.2023 r.]

Aby udzielić odpowiedzi na pytanie, jak EASA przyczynia się do egzekwowania prawa, konieczne jest przeanalizowanie podstaw prawnych kompetencji Agencji w omawianym obszarze.

### 3.1. Monitorowanie

Zgodnie z definicją słownikową pojęcie *monitoring* rozumie się jako *proces systematycznego zbierania informacji w celu oceny skutków działań lub zmian warunków lub relacji* (ang. *a systematic process of collecting information to evaluate effects of actions or changes in conditions or relationships*)<sup>1411</sup>. W związku z takim rozumieniem tego pojęcia można sformułować następujące pytanie: jakie działanie podejmuje EASA w zakresie monitorowania przestrzegania przepisów? Aby to rozstrzygnąć, trzeba odwołać się do rozporządzeń z 2002<sup>1412</sup>, 2008<sup>1413</sup> i 2018 roku<sup>1414</sup>.

Analizując akty prawne z 2002 r. i 2008 r., można zauważyć, iż EASA nie posiadała kompetencji do prowadzenia działań monitorujących. Dopiero zyskała je w 2018 r. na mocy rozporządzenia nr 2018/1139. Zgodnie z jego treścią (art. 62 ust. 2 lit. c) EASA prowadzi inne działania monitorujące (ang. *other monitoring activities*). Jednakże prawodawca unijny nie określa w jaki sposób EASA je realizuje. Ponadto w art. 85 (ang. *monitoring of member states*) rozporządzenia podkreślono, iż *Agencja wspiera Komisję w monitorowaniu stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie poprzez przeprowadzanie inspekcji i innych działań monitorujących*<sup>1415</sup>.

---

<sup>1411</sup> Definicja dostępna na: [https://www.law.cornell.edu/definitions/index.php?width=840&height=800&iframe=true&def\\_id=99df5c159dce0c0586e6110776f5c864&term\\_occur=40&term\\_src=Title:36:Chapter:II:Part:219:Subpart:A:219.12](https://www.law.cornell.edu/definitions/index.php?width=840&height=800&iframe=true&def_id=99df5c159dce0c0586e6110776f5c864&term_occur=40&term_src=Title:36:Chapter:II:Part:219:Subpart:A:219.12), [dostęp: 08.01.2023 r.].

<sup>1412</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1413</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1414</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1415</sup> Rozporządzenie nr 2018/1139.

Ponadto w art. 7 rozporządzenia nr 628/2013 określono na czym polega stałe monitorowanie (ang. *continuous monitoring*)<sup>1416</sup>. Unijny prawodawca wskazał, iż obejmuje ono: *gromadzenie i analizę danych oraz informacji; ocenę zdolności właściwego organu do wypełnienia jego obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem; ustalanie priorytetów, planowanie i określanie zakresu inspekcji; prowadzenie przedmiotowych inspekcji, łącznie z powiązaną sprawozdawczością; działania następcze i zakończenie działań związanych z ustaleniami w sprawie niezgodności, stwierdzonych na podstawie inspekcji*<sup>1417</sup>.

### 3.2. Kontrola

Odnosząc się do *investigating*, trzeba wskazać, iż przez to pojęcie można rozumieć prowadzenie dochodzeń czy badań<sup>1418</sup>. Jednakże oprócz wskazanych znaczeń pojawia się jeszcze jeden wariant tłumaczenia na język polski - *kontrola*<sup>1419</sup>. Należy zauważyć, iż w wersjach polskich rozporządzenia tłumacz używa zarówno słowa dochodzenie, jak i kontrola. W związku z tym konieczne jest rozstrzygnięcie tego, co prawodawca unijny rozumie pod tym pojęciem.

W akcie prawnym z 2002 r.<sup>1420</sup> unijny prawodawca uregulował kwestię kontroli przedsiębiorstwa (ang. *investigation of undertakings*) przez EASA w art. 46. W art. 55 rozporządzenia z 2008<sup>1421</sup> również użyto w wersji angielskiej określenia *investigation of undertakings* (pol. kontrola przedsiębiorstw). Z kolei w angielskiej wersji rozporządzenia z 2018<sup>1422</sup> nie pojawia się termin *investigation of undertakings*.

---

<sup>1416</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1417</sup> Ibidem.

<sup>1418</sup> Tłumaczenie słowa *investigation* na język polski Zob. Wielki słownik angielsko-polski PWN Oxford, Warszawa 2017, s. 626.

<sup>1419</sup> Tłumaczenie słowa *investigation* na język polski Zob. Ibidem, s. 626.

<sup>1420</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1421</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1422</sup> 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

Również w polskiej wersji tego aktu nie ma artykułu, który byłby zatytułowany *kontrola przedsiębiorstw*. Jednakże w tytule art. 83 użyto: *investigations by the Agency*. Należy zauważyć, że w wersji polskiej tłumacz zastosował określenie: *dochodzenia prowadzone przez Agencję*. Porównując treść art. 83 z art. 46 (z 2002) oraz z art. 55 (2008), można uznać, iż są to te same czynności, które dokonuje EASA. Oczywiście postanowienia z art. 83 są bardziej rozbudowane niż w poprzednich wersjach, ale prawodawca unijny odwołuje się do tych zagadnień. Biorąc pod uwagę polskie wersje rozporządzeń, można dokonać złej interpretacji pojęć, które tam się pojawiły z uwagi, iż tłumacz nie był konsekwentny, co do stosowania odpowiednika *investigation*. Należy podkreślić, iż konsekwencja w doborze ekwiwalentu jest istotna bowiem dany termin może być w inny sposób rozumiany w języku wyjściowym/źródłowym<sup>1423</sup> i w języku docelowym<sup>1424</sup>. Przykładem może być też to, iż w rozporządzeniu nr 996/2010<sup>1425</sup> pojawia się również słowo *investigation*, które jest tłumaczone na *badanie*. Jednakże w treści dokumentu pojawia się definicja *safety investigation*<sup>1426</sup> (pol. *badanie zdarzenia lotniczego*)<sup>1427</sup>, co ułatwia zrozumienie danego pojęcia. W rozporządzeniach z 2002<sup>1428</sup>, 2008<sup>1429</sup>, 2018<sup>1430</sup> nie określono definicji *investigation*, która ułatwiłaby zrozumienie

---

Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1423</sup> Język oryginału tekstu.

<sup>1424</sup> Język, na który tłumaczymy dany tekst.

<sup>1425</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, Dz.U. L 295 z 12.11.2010, str. 35—50.

<sup>1426</sup> Art. 2 pkt 14 rozporządzenia nr 996/2010: *Safety investigation means a process conducted by a safety investigation authority for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of cause(s) and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety Recommendations.*

<sup>1427</sup> Art. 2 pkt 14 rozporządzenia nr 996/2010: *Badanie zdarzenia lotniczego oznacza proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.*

<sup>1428</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1429</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1430</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

tego terminu, ale też pomogłaby tłumaczowi w doborze najbardziej odpowiedniego polskiego odpowiednika.

Reasumując, na podstawie analizy wszystkich trzech rozporządzeń, można dojść do wniosku, iż w polskich wersjach tych aktów prawnych tłumacz nie jest precyzyjny i konsekwentny w posługiwaniu się terminami. Przykładem jest art. 46 ust. 3 rozporządzenia nr 1592/2002<sup>1431</sup>, w którym tłumacz jednocześnie określa *investigation* jako kontrolę i inspekcję<sup>1432</sup>. Z kolei w wersji oryginału dokumentu w tym artykule użyto tylko słowo *investigation*<sup>1433</sup>. W konsekwencji może to powodować nieprawidłową interpretację przepisów bowiem w art. 16 i 24 pojawia się termin *inspections*, który dotyczy zupełnie innych aspektów.

Biorąc pod uwagę przepisy rozporządzeń z 2002 r.<sup>1434</sup>, 2008 r.<sup>1435</sup>, 2018 r.<sup>1436</sup>, należy uznać, iż odpowiednik *kontrola* będzie najbardziej adekwatny. Również analiza porównawcza użytych pojęć w angielskich i polskich wersjach wskazanych wyżej rozporządzeń, potwierdza, że najlepszym ekwiwalentem *investigation* będzie *kontrola*. Trzeba podkreślić, iż dobór odpowiedniego wyrazu w języku docelowym jest bardzo ważny, bo od niego zależy poprawna interpretacja danego pojęcia.

---

<sup>1431</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1432</sup> Art. 46 ust. 3. *Z odpowiednim wyprzedzeniem przed inspekcją Agencja informuje zainteresowane Państwo Członkowskie, na którego terytorium inspekcja ma być przeprowadzona, o inspekcji i o tożsamości upoważnionych urzędników. Na żądanie Agencji urzędnicy odnośnego Państwa Członkowskiego udzielają pomocy upoważnionym urzędnikom w wykonywaniu ich zadań.*

<sup>1433</sup> Art. 46 ust. 3. *In good time before the investigation, the Agency shall inform the Member State concerned in whose territory the investigation is to be made, of the investigation and of the identity of the authorised persons. Officials of the Member State concerned shall, at the request of the Agency, assist the authorised persons in carrying out their duties.*

<sup>1434</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1435</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1436</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

Ponadto dokonując analizy rozporządzeń z 2002 r.<sup>1437</sup>, 2008 r.<sup>1438</sup>, 2018 r.<sup>1439</sup>, można zauważyć, iż do zakresu semantycznego *investigating* można włączyć prowadzenie inspekcji, dochodzeń oraz innych działań monitorujących. Odwołując się do takiej definicji tego terminu, należy rozważyć, czy EASA jest uprawniona do prowadzenia inspekcji i dochodzeń?

Po pierwsze, należy odnieść się do rozporządzenia z 2002 r.<sup>1440</sup>. Zgodnie z tym aktem prawnym EASA mogła przeprowadzać inspekcje<sup>1441</sup> i dochodzenia w państwach członkowskich (art. 12 ust. 2 lit. d). Decyzje w tym zakresie podejmował dyrektor wykonawczy na mocy art. 29 ust. 3 lit. b). Również art. 16 podkreślał, że Agencji były przyznane kompetencje w zakresie prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych oraz kontroli technicznych, a jej metody pracy były oparte na wymaganiach przyjętych na podstawie decyzji 1999/468/WE<sup>1442</sup>. Należy wskazać, że w treści tego aktu nie pojawiło się żadne postanowienie, dotyczące innych działań monitorujących. Tym samym można uznać, iż w tym okresie EASA była uprawniona tylko do przeprowadzania inspekcji i dochodzeń.

Po drugie, trzeba zaznaczyć, że nowy stan prawny został wprowadzony na mocy rozporządzenia nr 216/2008<sup>1443</sup>. Wtedy też nastąpiła zmiana podstawy prawnej, co do

---

<sup>1437</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1438</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1439</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1440</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>1441</sup> Zgodnie z rozporządzeniem nr 736/2006 art. 2 a) „inspekcja” oznacza inspekcję standaryzacyjną, o której mowa w art. 16 ust. 1 oraz w art. 45 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, prowadzoną przez Agencję w celu kontrolowania stosowania tego rozporządzenia i jego przepisów wykonawczych przez krajowe władze lotnicze. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1442</sup> Decyzja Rady z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji, (1999/468/WE), (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23).

<sup>1443</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

prowadzenia inspekcji i dochodzeń. Ponadto zwiększono zakres przyznanych kompetencji EASA o nowe obszary, które mogą być przedmiotem inspekcji standaryzacyjnej (licencjonowanie personelu lotniczego, operacje lotnicze, ocena bezpieczeństwa statków powietrznych z państw trzecich - SAFA). Potwierdza to też treść *Sprawozdania za rok 2008*, w którym podkreślono, jakie były działania Agencji<sup>1444</sup>. Niemniej jednak do uprawnień dyrektora wykonawczego dalej należała decyzja o przeprowadzeniu inspekcji czy dochodzeń (art. 38 ust. 3 lit. b). Podobnie jak w rozporządzeniu z 2002 r. nie dodano żadnego nowego postanowienia, odnoszącego się do innych działań monitorujących.

Po trzecie, biorąc pod uwagę ostatnie rozporządzenie nr 2018/1139, dotyczące EASA, należy zauważyć, iż ustawodawca unijny w art. 75 ust. 2 lit. e) podkreślił, że Agencja posiada kompetencje do prowadzenia inspekcji, innych działań monitorujących i dochodzeń<sup>1445</sup>.

Również w art. 62 ust. 2 lit. c) rozporządzenia z 2018 r. podkreśla się, że EASA prowadzi niezbędne dochodzenia, inspekcje, w tym inspekcje na płycie (ang. *ramp inspections*)<sup>1446</sup>, audyty i inne działania monitorujące. Na podstawie rozporządzenia z 2018 r. Dyrektor Wykonawczy posiada dalej kompetencje do podejmowania decyzji w sprawie dochodzeń, inspekcji czy innych działań monitorujących (art. 104 ust. 3 lit. b).

### **3.3. Nakładanie okresowych kar pieniężnych i grzywnien oraz cofanie certyfikatów i zatwierdzeń**

Odnosząc się do trzeciego pojęcia - *sanctioning*, trzeba na samym początku rozważyć, co należy rozumieć przez to pojęcie. Jak podkreśla L. Klat-Wertelecka *sankcjami administracyjnymi w prawie europejskim są sankcje nakładane przez organ*

<sup>1444</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2008, wraz z odpowiedziami Agencji (2009/C 304/05), Tabela.

<sup>1445</sup> Zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. e) EASA *prowadzi inspekcje, inne działania monitorujące oraz dochodzenia niezbędne do celów wykonywania jej zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub na wniosek Komisji*. Zob. 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1446</sup> Zgodnie z załącznikiem nr I pkt 97 „*Inspekcja na płycie*” oznacza inspekcję statku powietrznego, kwalifikacji załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz dokumentacji lotu przeprowadzaną w celu sprawdzenia zgodności z właściwymi wymaganiami. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1–148.



regulujący bez interwencji sądu lub trybunału<sup>1447</sup>. Inną definicję podaje słownik, w którym przez sankcję pojmujemy m.in. nakładanie kar pieniężnych<sup>1448</sup>. Z kolei wedle Z. Kmiecika wśród sankcji administracyjnych można wyodrębnić sankcje egzekucyjne, karne oraz inne rodzaje sankcji<sup>1449</sup>. Trzeba zaznaczyć, że Z. Kmiecik przez inne rodzaje sankcji przede wszystkim rozumie kary pieniężne lub cofanie uprawnień<sup>1450</sup>. Również w doktrynie prawa podkreśla się, że celem stosowania kar pieniężnych jest nakłonienie podmiotu zobowiązanego do realizacji generalnego aktu administracyjnego<sup>1451</sup>. Nie można też zapomnieć o podziale sankcji administracyjnych, na te które mają charakter finansowy i niefinansowy<sup>1452</sup>. W tej pierwszej grupie znajdują się, np. grzywny, kary pieniężne<sup>1453</sup>. Natomiast do drugiej można zakwalifikować, np. utratę posiadanych przez podmiot uprawnień<sup>1454</sup>.

Rozpatrując powyższe definicje, należy zadać pytanie, czy EASA jako agencja UE może stosować takie środki egzekwowania prawa?

Aby udzielić odpowiedzi na powyższe pytanie, trzeba po pierwsze rozpatrzyć to, czy EASA może nakładać sankcje o charakterze finansowym. Przykładem agencji, która na mocy art. 66 rozporządzenia nr 648/2012<sup>1455</sup> może w drodze decyzji nałożyć grzywny lub okresowe kary pieniężne<sup>1456</sup> jest Europejski Urząd Nadzoru Giełd i Papierów Wartościowych (ang. *European Securities and Markets Authority, ESMA*)<sup>1457</sup>.

---

<sup>1447</sup> L. Klat-Wertelecka, *Sankcje w prawie administracyjnym Unii Europejskiej*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, s. 409.

<sup>1448</sup> Wyjaśnienie pojęcia *sanction*: [https://dictionary.law.com/Default.aspx?selected=1880#:~:text=sanction,fine%20for%20contempt%20of%20court.](https://dictionary.law.com/Default.aspx?selected=1880#:~:text=sanction,fine%20for%20contempt%20of%20court.,), [dostęp: 08.01.2023 r.].

<sup>1449</sup> L. Klat-Wertelecka, *Sankcje w prawie administracyjnym Unii Europejskiej*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, s. 409 za Z. Kmiecika, *Ogólne zasady prawa i postępowania administracyjnego*, Warszawa 2000, s. 122-123.

<sup>1450</sup> *Ibidem*.

<sup>1451</sup> M. Szyrka, *Europejskie standardy stosowania kar pieniężnych na przykładzie polskiego prawa telekomunikacyjnego*, Warszawa 2020, s. 25 za J. Jendrośką, *System środków prawnych zapewniających przymusową realizację aktu administracyjnego*, Kontrola Państwowa, nr 6/1960, s. 2.

<sup>1452</sup> E. Kruk, *Sankcja administracyjna*, Lublin 2013, s. 165.

<sup>1453</sup> *Ibidem*.

<sup>1454</sup> *Ibidem*.

<sup>1455</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 648/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie instrumentów pochodnych będących przedmiotem obrotu poza rynkiem regulowanym, kontrahentów centralnych i repozytoriów transakcji, Dz.U. L 201 z 27.7.2012, str. 1—59.

<sup>1456</sup> M. Chamon, *EU Agencies, Legal and political limits to the transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 38.

<sup>1457</sup> Szerzej o ESMA: <https://www.esma.europa.eu/>, [dostęp: 08.01.2023 r.] oraz P. Schammo, *EU Prospectus Law: New perspectives on regulatory competition in securities markets*, Cambridge 2011, s. 36-54,

[https://books.google.pl/books?id=0SUAZ9G11fkC&pg=PA35&lpg=PA35&dq=EASA+a+request+to+the+Commission+for+imposition+of+a+fine+or+a+periodic+penalty+payment&source=bl&ots=9N\\_BQ2D\\_sc&sig=ACfU3U24R3g0HlFwdNmpX6Xf5bkkM4stw&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwibytCrjrT8AhWzCBAIHabpDfA4ChDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=EASA%20a%20request%20to%20the%20Com](https://books.google.pl/books?id=0SUAZ9G11fkC&pg=PA35&lpg=PA35&dq=EASA+a+request+to+the+Commission+for+imposition+of+a+fine+or+a+periodic+penalty+payment&source=bl&ots=9N_BQ2D_sc&sig=ACfU3U24R3g0HlFwdNmpX6Xf5bkkM4stw&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwibytCrjrT8AhWzCBAIHabpDfA4ChDoAXoECAMQAw#v=onepage&q=EASA%20a%20request%20to%20the%20Com)

ESMA jest agencją zdecentralizowaną tak samo jak EASA<sup>1458</sup>, dlatego też można by założyć, że Agencja też posiada kompetencje do nakładania sankcji o charakterze finansowym. Jednakże, aby zweryfikować to założenie, trzeba odnieść się do rozporządzenia nr 2018/1139, które reguluje funkcjonowanie EASA. Rozpatrując jego treść, można zauważyć, iż EASA mimo podobnego charakteru prawnego do ESMA, nie jest uprawniona do nakładania grzywien i okresowych kar pieniężnych. Jednakże ma wpływ na to, czy Komisja wyda decyzję w tym zakresie. Zgodnie z art. 84 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1459</sup> oraz rozporządzeniem nr 646/2012<sup>1460</sup> Agencja jedynie może złożyć wniosek do Komisji, jeżeli dojdzie do umyślnego lub nieumyślnego naruszenia przepisów prawnych, na podstawie których został wydany certyfikat oraz gdy stwierdzone niedociągnięcia nie zostaną usunięte. Tym samym trzeba zauważyć, iż EASA sprawuje kontrolę, a Komisja nadzór nad właściwymi władzami lotniczymi.

Istotne jest, że posiadacz certyfikatu może odwołać się do TSUE od decyzji Komisji. W konsekwencji TSUE może uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną (art. 84 ust. 5 rozporządzenia nr 2018/1139)<sup>1461</sup>. Jednakże trzeba podkreślić, iż analiza baz orzecznictwa TSUE i dokumentów wydawanych przez Komisję, wykazała, że Komisja do tej pory nie nałożyła żadnej okresowej kary pieniężnej lub grzywny na operatora lotniczego w związku z nieprzestrzeganiem wymagań, na podstawie których został wydany dany certyfikat<sup>1462</sup>. Tym samym Komisja nie skorzystała z tego uprawnienia od 2008 roku bowiem na

---

mission%20for%20imposition%20of%20a%20fine%20or%20a%20periodic%20penalty%20payment&f=false, [dostęp: 08.01.2023 r.].

<sup>1458</sup> Szerzej o agencjach zdecentralizowanych: M. Zieliński, *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych Unii Europejskiej*, *Studia Prawnicze KUL* 1 (69) 2017, s. 179-200.

<sup>1459</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1460</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 646/2012 z dnia 16 lipca 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące grzywien i okresowych kar pieniężnych nakładanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 187 z 17.7.2012, str. 29—35.

<sup>1461</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1462</sup> Bazy orzeczeń Lex i Eurolex.

mocy rozporządzenia nr 216/2008 (art. 25) unijny prawodawca przyznał jej możliwość nakładania grzywien i okresowych kar pieniężnych na wniosek EASA<sup>1463</sup>. Potwierdza to też stanowiska P. M. de Leona, który wskazuje, że mimo posiadania takiego uprawnienia przez Komisję, ta nie nałożyła żadnej kary i grzywny<sup>1464</sup>.

Po drugie, biorąc pod uwagę, iż sankcję mogą też mieć charakter niefinansowy, należy zadać pytanie, czy EASA posiada kompetencję do pozbawiania uprawnień, które wcześniej zostały przez nią przyznane?

Analizując rozporządzenie nr 2018/1139 można zauważyć, że na mocy art. 62 ust. 2 lit d Agencja jest uprawniona *do podejmowania wszelkich niezbędnych środków egzekwowania przepisów, w tym dokonywania zmian, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wydanych przez siebie certyfikatów, zatrzymania statku powietrznego i nałożenia sankcji w celu usunięcia stwierdzonych naruszeń*<sup>1465</sup>. Tym samym rozpatrując działalność EASA, trzeba podkreślić, iż EASA przyznaje certyfikaty, zatwierdzenia<sup>1466</sup>, ale też może, np. je zawiesić, cofnąć. Potwierdza to lista zawieszonych certyfikatów oraz zatwierdzeń (ang. *approvals*), opublikowana przez Agencję, na której znajdują się, np. organizacje z Rosji<sup>1467</sup>. Z kolei przykładem organizacji, której EASA w 2019 r. wycofała zatwierdzenie jest Shandong Bin Ao Aircraft Industries<sup>1468</sup>.

---

<sup>1463</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1464</sup> P. M. de Leon, *Introduction to Air Law*, Kluwer Law International B.V., 2022, 2.4.10, [https://books.google.pl/books?id=09iEEAAAQBAJ&pg=PT337&lpg=PT337&dq=EASA+a+request+to+the+Commission+for+imposition+of+a+fine+or+a+periodic+penalty+payment&source=bl&ots=3EVfpiJj-&sig=ACfU3U1JWN\\_ZBrYktw48d4\\_gIm1WJ5D6EA&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwibytCrjrT8AhWzCBAIHabpDfA4ChDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=EASA%20a%20request%20to%20the%20Commi ssion%20for%20imposition%20of%20a%20fine%20or%20a%20periodic%20penalty%20payment&f=false](https://books.google.pl/books?id=09iEEAAAQBAJ&pg=PT337&lpg=PT337&dq=EASA+a+request+to+the+Commission+for+imposition+of+a+fine+or+a+periodic+penalty+payment&source=bl&ots=3EVfpiJj-&sig=ACfU3U1JWN_ZBrYktw48d4_gIm1WJ5D6EA&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwibytCrjrT8AhWzCBAIHabpDfA4ChDoAXoECAIQAw#v=onepage&q=EASA%20a%20request%20to%20the%20Commi ssion%20for%20imposition%20of%20a%20fine%20or%20a%20periodic%20penalty%20payment&f=false), [dostęp: 08.01.2023 r.].

<sup>1465</sup> Wersja ang.: *take all necessary enforcement measures, including amending, limiting, suspending or revoking certificates issued by them, grounding of aircraft and imposing penalties, in order to terminate identified infringements*. Zob. 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1466</sup> Przykład zatwierdzenia DOA dla Aernnova Aerospace s.a.: <http://www.aernnova.com/wp-content/uploads/2020/11/Certificado-DOA-EASA-21J.pdf>, [dostęp: 10.01.2023 r.].

<sup>1467</sup> Lista zawieszonych certyfikatów i zatwierdzeń: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136130/en>, [dostęp: 09.01.2023 r.] oraz <https://www.easa.europa.eu/download/continuing-airworthiness-organisations/List%20of%20Foreign%20EASA%20Part-145%20-%20not%20valid%20approvals.pdf>, [dostęp: 09.01.2023 r.].

<sup>1468</sup> Lista zawieszonych i cofniętych zatwierdzeń POA: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136193/en>, [dostęp: 09.01.2023 r.]. Zgodnie z Working

EASA opracowała również dokument, w którym określono, w jaki sposób należy ograniczyć, zawiesić oraz cofnąć certyfikat dla produktu lotniczego (PR.SLC.00001-001)<sup>1469</sup>. Zgodnie z PR.SLC.00001-001 decyzje EASA, co do ograniczenia, zawieszenia, czy cofnięcia certyfikatu przesyła się posiadaczowi certyfikatu<sup>1470</sup>.

Przykładem operatora z państwa trzeciego, któremu EASA zawiesiła (na mocy swojej decyzji) przyznaną wcześniej autoryzację (EASA.TCO.PAK-0001.01), jest Pakistan International Airlines<sup>1471</sup>.

Reasumując powyższe rozważania, należy stwierdzić, iż EASA nie posiada wszystkich kompetencji w zakresie bezpośredniego egzekwowania prawa. Mimo, iż jej charakter prawny jest zbliżony do ESMA, to nie można jej przyznać tych samych kompetencji (*monitoring, investigating, sanctioning*)<sup>1472</sup>. ESMA w porównaniu do EASA jest uprawniona do samodzielnego nakładania okresowych kar pieniężnych i grzywien. Natomiast ta druga może wnioskować o nałożenie takich sankcji. Również taki stan rzeczy potwierdza zestawienie opracowane przez M. Scholten, w którym zostało wyszczególnione, że EASA nie może samodzielnie nakładać okresowych kar pieniężnych i grzywien<sup>1473</sup>. Jednakże odwołując się do tego, że sankcje mogą mieć też charakter niefinansowy, to można uznać, iż EASA sprawuje czynności nadzorcze nad posiadaczami certyfikatów i zatwierdzeń, ponieważ posiada kompetencje do cofania, zawieszania przyznanych przez nią certyfikatów.

#### **4. Metody prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych i monitorowania przez EASA**

Aby udzielić odpowiedzi na pytanie odnośnie do podstawy prawnej metod prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych i monitorowania stosowania przepisów,

---

arrangement między EASA a chińskimi władzami lotniczymi (CAAC) - Shandong Bin Ao Aircraft Industries uzyskało zatwierdzenie POA 28 stycznia 2008 roku, s. 2, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5162/en>, [dostęp: 10.01.2023 r.].

<sup>1469</sup> Limitation, suspension and revocation of product certificate (PR.SLC.00001-001), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.SLC.00001-001%20Limitation,%20suspension%20and%20revocation%20of%20product%20certificate.pdf>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1470</sup> Ibidem, s. 15.

<sup>1471</sup> Decyzja udostępniona na: <https://aviaciondigital.com/wp-content/uploads/2020/07/Carta-EASA-a-PIA.pdf>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

<sup>1472</sup> M. Scholten, *Mind the trend! Enforcement of EU law has been moving to 'Brussels'*, Journal of European Public Policy, 2017, vol. 24, nr. 9, s. 1350-1351.

<sup>1473</sup> Ibidem, s. 1351.

należy odwołać się do prawa pochodnego Unii Europejskiej, a dokładnie rozporządzeń: nr 736/2006<sup>1474</sup>, nr 90/2012<sup>1475</sup>, nr 628/2013<sup>1476</sup>.

#### 4.1. Rozporządzenie nr 736/2006

W 2006 roku weszło w życie rozporządzenie Komisji nr 736/2006, odnoszące się do metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych<sup>1477</sup>. Na gruncie wspomnianego aktu prawnego została określona definicja, m.in. „inspekcji”. Unijny ustawodawca wskazał, że jest to inspekcja standaryzacyjna, którą przeprowadza EASA, aby sprawdzić, czy krajowe władze lotnicze stosują rozporządzenie nr 1592/2002 oraz przepisy wykonawcze do tego aktu prawnego (art. 2a). Analizując następne postanowienia, można zauważyć, że zostały wyraźnie wskazane zasady, jakimi trzeba się kierować przy prowadzeniu inspekcji (art. 3). Tym samym musi ona być przejrzysta, skuteczna, zharmonizowana oraz spójna (art. 3 ust. 3). Ponadto zostały wyszczególnione rodzaje inspekcji: *regularne* oraz *ad hoc* (art. 3 ust. 4). W dalszej części rozporządzenia nr 736/2006 podkreślono, że krajowe władze lotnicze powinny udostępniać informacje, które są potrzebne, aby została przeprowadzona inspekcja. Wniosek Agencji w tym zakresie powinien zawierać podstawę prawną, cel, rodzaj żądanych informacji oraz termin, w jakim należy udzielić odpowiedzi. Należy podkreślić, że EASA na mocy wspomnianego aktu prawnego organizowała programy szkoleniowe dla pracowników, którzy w przyszłości będą przeprowadzać inspekcje standaryzacyjne. W świetle art. 5 ust. 2 osoby pracujące w zespołach inspekcyjnych powinny wykazać się wiedzą i doświadczeniem w zakresie technik audytu. Ponadto muszą posiadać wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne w zakresie zagadnień technicznych, które

---

<sup>1474</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1475</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 90/2012 z dnia 2 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2012.31.1 z dnia 2012.02.03.

<sup>1476</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1477</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

znajdują się w rozporządzeniu nr 1592/2002<sup>1478</sup> oraz w jego przepisach wykonawczych. Trzeba zauważyć, że wyższe wymogi, co do kwalifikacji są stawiane kierownikom zespołów (art. 5 ust. 3).

Jak podkreślono, inspekcje przeprowadzają zespoły, w których skład wchodzi kierownik oraz co najmniej dwie osoby (art. 6 ust. 1). Dodatkowo zostaje wyznaczony krajowy koordynator przez państwa członkowskie, którego zadaniem jest wsparcie Agencji (art. 6 ust. 4).

#### 4.2. Rozporządzenie nr 90/2012

W *Work Programme 2010*<sup>1479</sup>, *Work Programme 2011*<sup>1480</sup>, jak i *Annual General Report 2011*<sup>1481</sup> wyrażono konieczność rewizji przepisów rozporządzenia nr 736/2006<sup>1482</sup>. W konsekwencji 3 lutego 2012 r. weszły w życie zmiany, wynikające z treści rozporządzenia nr 90/2012<sup>1483</sup>. W związku z tym art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 736/2006 otrzymał nowe brzmienie. Otóż we wspomnianym przepisie ustawodawca unijny wskazał, jakim zakresem objęte są inspekcje standaryzacyjne<sup>1484</sup>. Tym samym przepisy znowelizowanego rozporządzenia zaczęto stosować też w obszarze FCL, MED, FSTD<sup>1485</sup>. Biorąc pod uwagę powyższe, trzeba zauważyć, iż dzięki zmianie wspomnianego artykułu, wszystkie inspekcje zaczęły być przeprowadzane na mocy

---

<sup>1478</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1479</sup> *Work Programme 2010*, s. 14, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5475/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1480</sup> *Work Programme 2011*, s. 26, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5437/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1481</sup> 2011 Annual General Report, s. 26, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5382/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1482</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1483</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 90/2012 z dnia 2 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U.UE.L.2012.31.1 z dnia 2012.02.03.

<sup>1484</sup> Nowe brzmienie art. 3 ust. 1. Rozporządzenia nr 736/2006: „W celu oceny spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych w dziedzinach dotyczących początkowej i ciągłej zdadności do lotu, operacji lotniczych, kontroli na ziemi, załóg lotniczych, kontrolerów ruchu lotniczego, jak również służb zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej, Agencja przeprowadza inspekcje właściwych organów państw członkowskich oraz sporządza odpowiednie sprawozdania”.

<sup>1485</sup> *Work Programme 2012*, s. 17, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5400/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

tego samego aktu prawnego<sup>1486</sup>. Nie ulega wątpliwości, iż aktualizacja przepisów była wynikiem poszerzenia kompetencji EASA w 2009 r. (na mocy rozporządzeń nr 216/2008<sup>1487</sup> i nr 1108/2009<sup>1488</sup>). Wtedy też Agencja uzyskała uprawnienia w zakresie certyfikacji lotnisk, personelu lotniczego, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej.

### 4.3. Rozporządzenie nr 628/2013

Kolejne uregulowanie dotyczące metod pracy przy inspekcjach standaryzacyjnych zostało zawarte w rozporządzeniu nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r.<sup>1489</sup>, które uchylało rozporządzenie nr 736/2006. Jak wynika z preambuły, zmiana stanu prawnego była konieczna, aby dostosować przepisy do m.in. aktualnych wspólnych zasad w lotnictwie cywilnym (pkt. 4 i 5 preambuły). Nie ulega wątpliwości, iż miało to związek ze zwiększeniem kompetencji EASA w 2008 roku o obszar personelu lotniczego, operacji lotniczych, inspekcji na płycie<sup>1490</sup>, a w 2009 o służby zarządzania ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS). W dalszej części preambuły podkreślono konieczność uwzględnienia dokumentu nr 9735, wydanego przez ICAO<sup>1491</sup>, podczas opracowywania metod pracy prowadzenia inspekcji (pkt 10

---

<sup>1486</sup> Annual General Report 2012, s. 21, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5342/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.] oraz Annual General Report 2013, s. 32, <https://www.easa.europa.eu/downloads/17472/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1487</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1488</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE (Dz. U. UE. L. z 2009 r. Nr 309, str. 51 z późn. zm.).

<sup>1489</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1490</sup> Inspekcja na płycie oznacza inspekcję statku powietrznego, kwalifikacji załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz dokumentacji lotu przeprowadzaną w celu sprawdzenia zgodności z właściwymi wymaganiami. Zob. Załącznik 1, 97) rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1—148.

<sup>1491</sup> Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual, Doc 9735 AN/960, Third edition, 2011, ICAO, [https://www.icao.int/sam/documents/2011/cma/9735\\_usoap\\_cma\\_manual\\_3rd\\_edition.pdf](https://www.icao.int/sam/documents/2011/cma/9735_usoap_cma_manual_3rd_edition.pdf), [dostęp: 11.07.2022 r.].

preambuły). Warto zaznaczyć, iż w pkt 14 preambuły zalecono, aby stosować definicje i zasady, które są określone w normie ISO 19011<sup>1492</sup>.

Porównując rozporządzenie nr 628/2013<sup>1493</sup> z rozporządzeniem nr 736/2006<sup>1494</sup>, można zauważyć, że przedmiot i zakres stosowania rozporządzenia nr 628/2013 nie ogranicza się tylko do wskazania metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnej, ale także do: monitorowania stosowania określonych aktów prawnych; sprawdzania wydawania certyfikatów czy opracowywania oceny wpływu wdrożenia przepisów (art. 1). W słowniczku (art. 2) pojawiły się, takie definicje jak: „*personel oddelegowany*”, „*dowody*”, „*ustalenia*”, „*korekta*”, „*działanie naprawcze*”, „*bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa*”. W rozporządzeniu z 2013 roku dodano artykuł, w którym określono dziedziny, jakie podlegają inspekcji. W świetle tego przepisu są nimi: zdatność do lotu; ochrona środowiska; załogi lotnicze; operacje lotnicze; inspekcje na płycie lotniska; lotniska; ATM/ANS; kontrolerzy ruchu lotniczego. Należy zaznaczyć, że art. 9 rozporządzenia nr 628/2013 odzwierciedla zakres kompetencji, jaki EASA posiadała w 2013 roku<sup>1495</sup>. W tym miejscu trzeba podkreślić, że również wcześniej wspomniane sprawozdania finansowe za kolejne lata budżetowe (od 2003 do 2012) szczegółowo obrazują, w jakich obszarach EASA prowadziła inspekcję i jak zmieniał się zakres oraz podstawa kompetencji Agencji na przestrzeni lat.

Dokonując dalszej analizy porównawczej między rozporządzeniami, nasuwa się wniosek, iż zostały wyodrębnione nowe rodzaje inspekcji, jak: *kompleksowe* oraz *ukierunkowane* (art. 10). W poprzednim stanie prawnym były przeprowadzane *inspekcje regularne* i *ad hoc* (art. 3 ust. 4). Biorąc pod uwagę powyższe, można

---

<sup>1492</sup> Guidelines for quality and/or environmental management systems auditing, International standard, ISO 19011, First edition 2002-10-01, <https://bambangkesit.files.wordpress.com/2016/09/iso-19011-2002.pdf>, [dostęp: 11.07.2022 r.].

<sup>1493</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1494</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1495</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).



domniemywać, że *inspekcje kompleksowe*<sup>1496</sup> są inspekcjami regularnymi, które były uwzględnione w rozporządzeniu nr 736/2006.

Prawodawca unijny dodał do rozporządzenia 628/2013 kolejne wymagania (np. znajomość ram instytucjonalnych i prawnych), które są stawiane zarówno pracownikom, jak i kierownikom zespołów inspekcyjnych (art. 11). Należy zauważyć, że zwiększono zakres obowiązków, które należą do krajowego koordynatora (art. 6)<sup>1497</sup>. W stosunku do rozporządzenia nr 736/2006 inaczej określono etapy inspekcji. W świetle art. 13 są nimi następujące fazy: przygotowań; inspekcji na miejscu oraz opracowania sprawozdania. Również zostały wyróżnione rodzaje niezgodności, które mogą pojawić się po przeprowadzeniu inspekcji (klasa C<sup>1498</sup>; klasa D<sup>1499</sup>; klasa G<sup>1500</sup>).

Ponadto, unijny prawodawca określił w rozporządzeniu z 2013 roku (art. 3) zasady monitorowania właściwych organów<sup>1501</sup> przez EASA<sup>1502</sup>. Tym samym proces ten musi

---

<sup>1496</sup> Agencja prowadzi inspekcje kompleksowe, w celu przeprowadzenia kontroli jednej lub więcej dziedzin; inspekcje te są przeprowadzane regularnie, w odstępach czasu ustalonych na podstawie wyników stałego monitorowania. Zob. Art. 10 ust. 1 a). Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1497</sup> Krajowym koordynatorem jest osoba, która pełni funkcję podstawowego punktu kontaktowego w zakresie wszelkich działań związanych z normalizacją. Zob. Art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1498</sup> Zgodnie z art. 18 pkt 1 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.) - *klasa C: niezgodność z obowiązującymi wymogami, problematyczna głównie z punktu widzenia normalizacji.*

<sup>1499</sup> Zgodnie z art. 18 pkt 1 lit. B rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.) - *klasa D: niezgodność z obowiązującymi wymogami, problematyczna z punktu widzenia normalizacji i mogąca powodować zagrożenie bezpieczeństwa, jeśli nie zostanie na czas skorygowana.*

<sup>1500</sup> Zgodnie z art. 18 pkt 1 lit. C rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.) - *klasa G: bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa.*

<sup>1501</sup> *Właściwy organ oznacza podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie jako właściwy do celów wykonania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego.* Zob. art. 2 pkt 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i

być przejrzysty, efektywny, skuteczny, zharmonizowany oraz spójny. Również Agencja musi brać pod uwagę analizę ryzyka oraz wszystkie dziedziny i zasadnicze elementy nadzoru nad bezpieczeństwem, które są wskazane przez ICAO (art. 3 ust. 3-4).

Reasumując powyższe rozważania, trzeba stwierdzić, iż konsekwencją przyjęcia nowego rozporządzenia nr 628/2013 było stosowanie nowych metod pracy przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych od 1 stycznia 2014 roku. Należy przy tym pamiętać, że inspekcje z 2013 roku były objęte starymi zasadami, wynikającymi z rozporządzeń nr 736/2006 i nr 90/2012. Niewątpliwie w konsekwencji dodania działań monitorujących do zadań EASA i konieczności uwzględnienia systemu nadzoru określonego przez ICAO - *Globalnego Programu Kontroli Nadzoru Nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym* (ang. *Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach, USOAP CMA*) - zostało podpisane *Working Arrangement* w sprawie ciągłych działań monitorujących między EASA a ICAO w 2014 roku<sup>1503</sup>. We wskazanym porozumieniu roboczym określono, że strony będą, m.in. wymieniać się informacjami, udostępniać sprawozdania z przeprowadzonych inspekcji (EASA), czy sprawozdania z czynności ICAO w ramach USOAP CMA.

## 5. Etapy działań kontrolnych

Pierwszym rozporządzeniem, które regulowało fazy prowadzonych inspekcji było rozporządzenie nr 736/2006<sup>1504</sup>. Zgodnie ze wskazanym aktem prawnym (art. 7) inspekcja standaryzacyjna krajowych władz lotniczych oraz przedsiębiorstwa lub grup przedsiębiorstw (jeżeli zachodziła taka potrzeba) obejmowała następujące fazy: *a) fazę przygotowań, trwającą przynajmniej 10 tygodni; b) fazę kontroli; c) fazę sprawozdania, trwającą maksymalnie 12 tygodni; d) fazę dalszych działań, trwającą maksymalnie 16*

---

Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1502</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1503</sup> Working arrangement on continuous monitoring activities between The European Aviation Safety Agency and The International Civil Aviation Organization, <https://www.easa.europa.eu/downloads/17758/en>, [dostęp: 17.07.2022 r.].

<sup>1504</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

tygodni po fazie sprawozdania; e) fazę końcową, która odbywa się pod koniec fazy dalszych działań<sup>1505</sup>.

Aktualnym rozporządzeniem, które określa fazy prowadzonych inspekcji (kompleksowych i ukierunkowanych), jest rozporządzenie nr 628/2013 (art. 13-16)<sup>1506</sup>. Rozpatrując jego treść, można zauważyć, iż prawodawca unijny wyodrębnił następujące fazy inspekcji: etap przygotowawczy (ang. *a preparatory phase*); etap inspekcji na miejscu (ang. *an on-site phase*) oraz etap opracowania sprawozdania (ang. *a reporting phase*)<sup>1507</sup>. Pierwszy ze wskazanych etapów rozpoczyna się przynajmniej 10 tygodni przed planowaną inspekcją poprzez przesłanie właściwemu organowi powiadomienia o inspekcji. Następnie EASA gromadzi informacje, które będą potrzebne do przygotowania inspekcji. Ponadto, Agencja określa zakres, przedmiot i program inspekcji oraz wielkość i skład zespołu, który będzie przeprowadzał inspekcję. Na tym etapie można też zorganizować spotkanie zespołu z krajowym koordynatorem normalizacji. Na końcu tej fazy EASA przedstawia właściwemu organowi program i skład zespołu co najmniej na 2 tygodnie przed etapem inspekcji na miejscu (art. 14 ust. 3)<sup>1508</sup>.

Po zakończeniu pierwszego etapu rozpoczyna się etap inspekcji na miejscu, podczas którego Agencja: a) *organizuje spotkanie otwierające z udziałem krajowego koordynatora normalizacji i przedstawicieli właściwego organu poddanego inspekcji;* b) *prowadzi działania następcze w związku z ustaleniami niezgodności wykrytymi w wyniku wcześniejszych inspekcji, których sprawy nie zostały jeszcze zamknięte, dokonując przeglądu odpowiednich korekt i działań naprawczych;* c) *powiadamia właściwy organ o wszelkich bezpośrednich zagrożeniach bezpieczeństwa, jeśli takowe wykryto w trakcie inspekcji;* d) *podczas zebrania zamykającego przedstawia właściwemu organowi wykaz wstępnych ustaleń i niezgodności wykrytych w trakcie*

<sup>1505</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1506</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1507</sup> Schemat faz inspekcji opracowany przez EASA: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/std-inspection-phases.pdf>, [dostęp: 22.01.2023 r.]

<sup>1508</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

przeprowadzania inspekcji lub objętych działaniami następczymi<sup>1509</sup>. Również w tej fazie EASA może przeprowadzić inspekcje (np. siedziby np. właściwego organu czy przedsiębiorstw); przeprowadzać rozmowy z pracownikami; analizować prawodawstwo, procedury, certyfikaty. Trzeba podkreślić, iż w porównaniu z I i III fazą inspekcji, unijny prawodawca nie określił, ile ma trwać inspekcja na miejscu.

Ostatnią fazą jest etap opracowania sprawozdania, który trwa maksymalnie 10 tygodni od zakończenia poprzedniego etapu. Jednakże w ciągu 6 tygodni od zebrania zamykającego etap inspekcji na miejscu Agencja dokonuje przeglądu wstępnych ustaleń z kontroli i ich klasyfikacji. Następnie sporządza projekt sprawozdania (ang. *draft raport*), który jest skierowany do właściwych władz, objętych inspekcją. Po otrzymaniu projektu sprawozdania właściwe władze mogą zgłosić swoje uwagi do *draft raport* w ciągu dwóch tygodni od notyfikacji dokonanej przez Agencję. Potem EASA opracowuje sprawozdanie końcowe w ciągu 10 tygodni po zebraniu, które zamykało inspekcję. Przygotowany dokument jest skierowany do właściwego organu oraz Komisji.

Porównując fazy inspekcji uregulowane w rozporządzeniu z 2006 roku i 2013 roku, można zauważyć, że faza sprawozdania została skrócona z 12 tygodni do 10 tygodni. W związku z tym można domniemywać, iż zmiana maksymalnego czasu na przygotowanie sprawozdania końcowego była umotywowana przyspieszeniem procesu prowadzenia inspekcji. Można też domniemywać, iż sami inspektorzy mogli uznać, iż faza sprawozdania nie musi trwać aż 12 tygodni, by osiągnąć oczekiwany rezultat. Warto też podkreślić, iż okres między wejściem w życie pierwszego i drugiego rozporządzenia wynosił aż 7 lat. Tym samym można założyć, iż kilkuletnia praktyka w postaci przeprowadzania inspekcji przez zespoły inspektorów pozwoliła na wprowadzenie zmian, które mogłyby pozwolić na usprawnienie inspekcji.

W tym miejscu warto jest odwołać się do przykładu przeprowadzonej inspekcji, aby przedstawić schemat inspekcji we władzach lotniczych. Przykładem przeprowadzonej inspekcji na podstawie przepisów rozporządzenia nr 736/2006<sup>1510</sup> jest inspekcja z 2010 r. w Irlandzkich Władzach Lotniczych<sup>1511</sup>. Jak wynika ze sprawozdania końcowego

---

<sup>1509</sup> Rozporządzenie nr 628/2006.

<sup>1510</sup> Ibidem.

<sup>1511</sup>

Raport CAW.IE.09.2010,  
[https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 04.01.2023 r.].

(CAW.IE.09.2010)<sup>1512</sup> inspekcja odbyła się od 13 do 17 września 2010 r. (5 dni), a sprawozdanie końcowe zostało wydane 1 grudnia 2010 r. W omawianej sytuacji EASA opracowała przedmiotowy dokument w ciągu 11 tygodni od zakończenia inspekcji.

Innym przykładem jest inspekcja z 2012 roku w Irlandzkich Władzach Lotniczych<sup>1513</sup>. Na podstawie sprawozdania końcowego (AIR.IE.07.2012)<sup>1514</sup> można zauważyć, że inspekcja na miejscu trwała 9 dni (od 3 do 1 lipca 2012 r.), a publikacja sprawozdania nastąpiła 4 października 2012 r. W tym przypadku po zakończonej inspekcji EASA miała aż 12 tygodni na przygotowanie sprawozdania końcowego. Jednakże wspomniany dokument został sporządzony w ciągu około 7 tygodni od zakończenia inspekcji na miejscu. Tym samym można założyć, iż inspektorzy starają się przed wyznaczonym czasem przygotować sprawozdanie.

Z kolei przykładem przeprowadzonej inspekcji na podstawie przepisów rozporządzenia nr 628/2013 jest inspekcja w Niemieckim Federalnym Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w 2014 r.<sup>1515</sup>. Jak wynika ze sprawozdania końcowego (FCL/MED.DE.07.2014), które sporządziła EASA, inspekcja na miejscu została przeprowadzona od 7 do 14 lipca 2014 r.<sup>1516</sup>. Następnie projekt sprawozdania został opracowany 21 sierpnia 2014 r., a sprawozdanie końcowe zostało wydane 30 września 2014 r.

## 6. Wnioski pokontrolne

Pierwszym rozporządzeniem, które regulowało klasyfikację wyników inspekcji było rozporządzenie nr 736/2006<sup>1517</sup>. Unijny prawodawca w art. 13 wyróżnił następujące rodzaje: *a) spełnia w pełni; b) spełnia, ale dla lepszej skuteczności zalecana jest poprawa w obszarach [odniesienie do odpowiednich przepisów wykonawczych]; c) nie spełnia, przy czym stwierdzone obiektywnie niewielkie braki, które potwierdzają*

---

<sup>1512</sup>Raport CAW.IE.09.2010,  
[https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1513</sup> Raport AIR.IE.07.2012, s. 13 oraz załącznik,  
<https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 22.01.2023 r.]

<sup>1514</sup> Ibidem.

<sup>1515</sup> Raport FCL/MED.DE.07.2014,  
<https://www.asktheeu.org/en/request/4296/response/13710/attach/7/D%2053007%202017%20ATD%2015%20Standardisation%20Report.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1516</sup> Ibidem.

<sup>1517</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

niezgodność z obowiązującymi wymaganiami w obszarach [odniesienie do odpowiednich przepisów wykonawczych], mogą budzić obawy w odniesieniu do standaryzacji; d) nie spełnia, przy czym stwierdzone obiektywnie poważne braki, które potwierdzają niezgodność z obowiązującymi wymaganiami w obszarach [odniesienie do odpowiednich przepisów wykonawczych], budzą obawy nie tylko w odniesieniu do standaryzacji, ale także w odniesieniu do bezpieczeństwa, o ile niezwłocznie nie zostaną podjęte czynności zaradcze; e) nie dotyczy; f) niepotwierdzone, jeśli przedmiotowe krajowe władze lotnicze zobowiązują się przedstawić wkrótce po kontroli materialny dowód spełnienia wymagań, który nie był bezpośrednio dostępny w czasie kontroli na miejscu, gdyż w innym przypadku wyniki inspekcji musiałyby zostać zaklasyfikowane zgodnie z lit. c) lub d).

Przykładem jest sprawozdanie (AIR.IE.07.2012) po przeprowadzonej inspekcji w 2012 r. w Irlandzkich Władzach Lotniczych<sup>1518</sup>, w którym wskazano, jakie klasy ustaleń zostały stwierdzone. Inspektorzy wykryli: jedną niezgodność w klasie a, jedną w klasie b oraz 13 w klasie c. Analizując ustalenia, można zauważyć, iż np. niezgodność w klasie b dotyczyła M.B.102c i odnosiła się m.in. do braku wystarczającego szkolenia pracowników Irlandzkich Władz Lotniczych<sup>1519</sup>. Z kolei niezgodność klasy a polegała na tym, iż IAA zatwierdziły organizację, która miała wydawać zalecenia, ale nie była do tego uprawniona<sup>1520</sup>. Przykładem niezgodności z klasy c było to, iż IAA przechowywały programy audytu w pliku, który nie zawsze wskazywał właściwe daty przeprowadzonych audytów<sup>1521</sup>. Analizując przedmiotowy raport, trzeba zauważyć, iż w załączniku pojawił się komentarz IAA do stwierdzonych ustaleń przez EASA. IAA ustosunkowały się do wskazanych niezgodności zarówno we wstępnym sprawozdaniu (ang. *preliminary report*), jak i w końcowym (ang. *final report*). Wstępne sprawozdanie jest opracowywane w fazie kontroli (ang. *visiting phase*), a końcowe sprawozdanie w fazie sprawozdania (ang. *reporting phase*)<sup>1522</sup>.

---

<sup>1518</sup> Raport AIR.IE.07.2012, s. 13 oraz załącznik, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 22.01.2023 r.]

<sup>1519</sup> Załącznik do raportu AIR.IE.07.2012, s. 11, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 22.01.2023 r.]

<sup>1520</sup> Ibidem, s. 12.

<sup>1521</sup> Ibidem, s. 8.

<sup>1522</sup> Art. 9 i 10 rozporządzenia Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

Kolejnym rozporządzeniem, które określa ustalenia po przeprowadzonych inspekcjach, jest rozporządzenie nr 628/2013. Rozpatrując jego treść (art. 18), trzeba wskazać, iż unijny prawodawca wyróżnia trzy rodzaje *ustaleń*<sup>1523</sup>, czyli *wyników porównania dostępnych dowodów*<sup>1524</sup> i *obowiązujących wymogów*. Pierwsza grupa to klasa C, przez którą można *rozumieć niezgodność z obowiązującymi wymogami, problematyczna głównie z punktu widzenia normalizacji*. Drugi rodzaj ustaleń jest nazywany klasą D. Oznacza ona *niezgodność z obowiązującymi wymogami, problematyczna z punktu widzenia normalizacji i mogąca powodować zagrożenie bezpieczeństwa, jeśli nie zostanie na czas skorygowana*.

Z kolei przez klasę G pojmuje się bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa, czyli *sytuację, w której istnieją dowody, że produkt, usługi, system, jego część składowa, urządzenie lub instalacja jest w takim stanie, lub jest używana, dostarczana lub utrzymywana w taki sposób, że prawdopodobne jest wystąpienie szkody dla osób, chyba że sytuacja zostanie natychmiastowo skorygowana*<sup>1525</sup>. EASA w sytuacji ogłoszenia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa *zwraca się do właściwego organu o podjęcie odpowiednich działań naprawczych*<sup>1526</sup>, w tym *natychmiastowych korekt*<sup>1527</sup>. Następnie *właściwy organ stosuje skuteczne korekty w celu usunięcia ustalonej niezgodności i przedstawia Agencji potwierdzające to dowody* (art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 628/2013). Ponadto EASA może zorganizować spotkanie, podczas

---

<sup>1523</sup> Definicja *ustalenia* - art. 2 pkt 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r.

<sup>1524</sup> „Dowody” *oznaczają dokumentację, oświadczenia o stanie faktycznym lub inne istotne i możliwe do zweryfikowania informacje* - art. 2 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r.

<sup>1525</sup> Definicja *bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa* - art. 2 pkt 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1526</sup> „Działanie naprawcze” *oznacza działanie mające na celu wyeliminowanie przyczyny ustalenia dotyczącego niezgodności z obowiązującymi wymogami w celu zapobieżenia powtarzaniu się podobnych sytuacji* - art. 2 pkt 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1527</sup> „Korekta” *oznacza działanie mające na celu wyeliminowanie stwierdzonej niezgodności z obowiązującymi wymogami* - art. 2 pkt 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

którego nastąpi ocena wdrożenia natychmiastowych korekt (art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 628/2013).

W przypadku, gdy Agencja określi ustalenia jako klasę C, to właściwy organ musi określić działania naprawcze w ciągu 10 tygodni od otrzymania powiadomienia od Agencji. Jeżeli EASA stwierdzi ustalenia klasy D i G, to właściwy organ musi zaproponować korekty i działania naprawcze w ciągu czterech tygodni od otrzymania powiadomienia od Agencji.

Po zakończeniu działań naprawczych właściwy organ zgłasza to Agencji i przedstawia dowody, które mają potwierdzić ich realizację. EASA ocenia korekty i działania następcze, a następnie akceptuje je lub odrzuca w ciągu 16 tygodni od powiadomienia (art. 17 ust. 1-3, 4 lit. a i b rozporządzenia nr 628/2013).

W sytuacji, gdy właściwy organ ma trudności z realizacją działań następczych, musi on przedstawić wyjaśnienia Agencji i zaproponować dodatkowe działania (art. 22 rozporządzenia nr 628/2013). Następnie EASA dokonuje oceny zaistniałych trudności i może wyrazić zgodę na proponowane działania uzupełniające.

Przykładem przeprowadzonej inspekcji na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 628/2013 jest inspekcja w 2014 r. w Niemieckim Federalnym Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w 2014 r.<sup>1528</sup>. W sprawozdaniu (FCL/MED.DE.07.2014) po przeprowadzonej inspekcji wskazano, jakie klasy ustaleń zostały stwierdzone. Inspektorzy wykryli niezgodności klasy C i D.

Analizując Annual Safety Review 2022<sup>1529</sup>, można zauważyć, iż w latach 2016-2021 najmniej było odnotowanych niezgodności klasy G. Najwięcej niezgodności pojawiło się z klasy C. Zgodnie ze statystykami w 2016 roku odnotowano aż 525 niezgodności w klasie C. W 2020 roku w każdej klasie było mniej niezgodności, co może być spowodowane tym, iż inspekcje nie były prowadzone stacjonarnie, ale zdalnie z uwagi na pandemię Covid-19.

## **7. Statystyki działań kontrolno-nadzorczych EASA**

Pomocne w ocenie, jak EASA realizowała swoje kompetencje w zakresie działań kontrolno-nadzorczych, będą coroczne sprawozdania dotyczące sprawozdania

---

<sup>1528</sup>

<sup>1529</sup> Annual Safety Review 2022, s. 168, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136901/en>, [dostęp: 20.01.2023 r.].



finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego wraz z odpowiedziami Agencji, w których znajdują się tabele, określające działania, jakie były podejmowane przez EASA w danym roku budżetowym. Co więcej, zostaną poddane analizie raporty<sup>1530</sup> — *Annual General Report* (od 2003-2013), *Annual Activity Report* (2014-2018), *Consolidated Annual Activity Report* (od 2019)<sup>1531</sup>. Należy zaznaczyć, iż obowiązek publikacji wyżej wspomnianych dokumentów przez EASA wynikał początkowo z art. 23 ust. 1 pkt c) na podstawie rozporządzenia nr 1592/2002<sup>1532</sup>, następnie z art. 57 rozporządzenia nr 216/2008<sup>1533</sup>, a obecnie z art. 118 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1534</sup>.

Pierwsze takie sprawozdanie zostało opublikowane w 2004 r.<sup>1535</sup>. Dotyczyło ono roku 2003. Wedle tego dokumentu Agencja nie przeprowadziła żadnej inspekcji standaryzacyjnej<sup>1536</sup>. Również treść sprawozdania potwierdza, jakie zadania wykonuje EASA i na jakiej podstawie prawnej są jej przyznane kompetencje w zakresie działań kontrolnych. Kolejny raport, obejmujący rok 2004, też nie wskazuje, że zostały przeprowadzone inspekcje standaryzacyjne<sup>1537</sup>. Dopiero w sprawozdaniu za 2005 r. odnotowano, iż przyznano zatwierdzenia podmiotom<sup>1538</sup>: produkcyjnym (w 7 krajach) oraz zajmującym się obsługą techniczną (19 państw)<sup>1539</sup>. Warto wspomnieć, że w EASA

---

<sup>1530</sup> Szerzej o raportach generalnych: M. Chamon, *EU Agencies, Legal and political limits to the transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 84-86.

<sup>1531</sup> Spis wszystkich raportów: [https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication\\_type\[143\]=143&page=1](https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type[143]=143&page=1), [dostęp: 15.07.2022 r.].

<sup>1532</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1533</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1534</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1535</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the 2003 financial year together with the Agency's replies, 2004/C 324/02, Table 1.

<sup>1536</sup> Inspekcja standaryzacyjna jest inspekcją, którą przeprowadza się w celu zbadania, czy krajowe władze lotnicze przestrzegają wymagań rozporządzeń Unii Europejskiej.

<sup>1537</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2004 together with the Agency's replies, (2005/C 332/01), Table 1.

<sup>1538</sup> EASA przyznaje zatwierdzenia organizacjom, np. Produkcyjnym. Jest to pewego rodzaju potwierdzenie, że na terenie UE organizacje mogą zajmować się produkcją, np. wyrobów lotniczych.

<sup>1539</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2005, wraz z odpowiedziami Agencji, (2006/C 312/02), Tabela 1.

*Activity report* z 2005 r. również wyszczególniono liczbę przeprowadzonych inspekcji, ale także dodano informacje, w jakich państwach się one odbyły (np. Szwajcaria, Norwegia, Polska)<sup>1540</sup>. Kolejny raport za rok 2006 wskazuje, że udzielono upoważnień podmiotom: produkcyjnym (12 państw) oraz zajmującym się obsługą techniczną (26 państw)<sup>1541</sup>. Ponadto potwierdza to *EASA Activity Report* z 2006 r.<sup>1542</sup>. Z kolei w sprawozdaniu za 2007 r. odnotowano inspekcje standaryzacyjne w zakresie: obsługi technicznej (28 państw) oraz produkcji (12 państw)<sup>1543</sup>. Trzeba zaznaczyć, że w *EASA Annual General Report* z 2007 roku wyszczególniono, jakie państwa były objęte kontrolą (np. Grecja, Belgia, Cypr)<sup>1544</sup>. Należy podkreślić, iż od rozpoczęcia funkcjonowania EASA aż do 2007 roku, zarówno podstawa prawna (rozporządzenie nr 1592/2002<sup>1545</sup>), jak i zakres wyżej wymienionych kompetencji nie uległy zmianie.

Wedle sprawozdania za rok 2008 przeprowadzono inspekcje standaryzacyjne w zakresie: obsługi technicznej (27 państw) oraz produkcji (12 państw)<sup>1546</sup>. Aczkolwiek w *2008 Annual General Report* przedstawiona została inna ilość kontroli ze względu na to, iż niektóre z nich odbywały się w imieniu JAA (np. w Serbii)<sup>1547</sup>. Taki stan rzeczy był konsekwencją stopniowego przenoszenia uprawnień z JAA na EASA. Warto podkreślić, że potwierdza to *Work Programme 2008*, w którym zaznaczono, że Agencja od 2007 r. koordynuje proces standaryzacji w zakresie OPS, FCL i STD, ale inspekcje w tym obszarze są przeprowadzane jeszcze w ramach programu JAA, a nie EASA<sup>1548</sup>.

Przy tym należy zauważyć, że od 2006 r. do 2008 r. liczba inspekcji, które przeprowadziła Agencja, utrzymywała się mniej więcej na tym samym poziomie. W raporcie finansowym za 2009 r. odnotowano następujące inspekcje w zakresie: obsługi

---

<sup>1540</sup> EASA Activity report 2005, s. 13-14, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5642/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

<sup>1541</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2006 together with the Agency's replies, 2007/C 309/09, p. 47-54, Table 1.

<sup>1542</sup> European Aviation Safety Agency 2006 Activity Report, s. 23, 29-30, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5617/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

<sup>1543</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2007, wraz z odpowiedziami Agencji, (2008/C 311/04), Tabela 1.

<sup>1544</sup> EASA 2007 Annual General Report, s. 18, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5550/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

<sup>1545</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1546</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2008, wraz z odpowiedziami Agencji (2009/C 304/05), Tabela.

<sup>1547</sup> 2008 Annual General Report, s. 21-22, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5499/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

<sup>1548</sup> Work Programme 2008, s. 18-19, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5592/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

technicznej (CAW) (w 29 państwach) oraz produkcji (IAW) (13 państw)<sup>1549</sup>. Z kolei w *2009 Annual General Report* zostały wyszczególnione inspekcje z podziałem na państwa i rodzaje. Również w tabeli uwzględniono kontrole w zakresie FSTD, FCL, OPS, które były przeprowadzane do 30 czerwca 2009 r. w imieniu JAA<sup>1550</sup>. Wypada zauważyć, iż w świetle tego raportu Rozporządzenia nr 736/2006 nie stosowano przy wyżej wspomnianych inspekcjach (FSTD, FCL, OPS)<sup>1551</sup>.

Warto zaznaczyć, że dopiero w sprawozdaniu finansowym z 2010 r. oprócz inspekcji w zakresie produkcji (w 14 państwach) i operacji (w 22 państwach), pojawiły się inspekcje, dotyczące ciągłej zdatności lotu<sup>1552</sup> (w 28 państwach) oraz licencjonowania personelu lotniczego (w 28 państwach)<sup>1553</sup>. Wskazany powyżej obszar inspekcji jest konsekwencją poszerzenia zakresu kompetencji EASA na mocy rozporządzenia nr 216/2008, o czym szerzej wspomniano w rozdziale III<sup>1554</sup>. Tym samym do omawianego katalogu zostały dodane: personel lotniczy (FCL) w art. 7; operacje lotnicze (OPS) w art. 8 oraz ocena bezpieczeństwa statków powietrznych z państw trzecich (SAFA) w art. 9. Wreszcie wspomnieć należy, że do podmiotów, które podlegają inspekcjom standaryzacyjnym, dodano państwa stowarzyszone oraz państwa, będące byłymi członkami Wspólnych Władz Lotniczych (JAA)<sup>1555</sup>. Nie ulega wątpliwości, iż było to spowodowane zakończeniem funkcjonowania JAA w 2009 r.

Kolejnym skutkiem przyznania Agencji dodatkowych kompetencji odnoszących się do licencjonowania, było przeprowadzanie inspekcji w zakresie szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu (FSTD). Zgodnie ze sprawozdaniem za rok 2011 takie inspekcje odbyły się w 9 państwach<sup>1556</sup>. Co więcej, zespoły wykonały kontrolę, co do: zdatności lotu (26 państw); operacji (25 państw) oraz licencjonowania personelu

---

<sup>1549</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2009, together with the Agency's replies, Dz.U. C 338 z 14.12.2010, Tabela, str. 22—27.

<sup>1550</sup> 2009 Annual General Report, s. 25-26, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5452/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1551</sup> Ibidem, s. 24.

<sup>1552</sup> Wedle z art. 2 lit. d rozporządzenia nr 1321/2014 „ciągła zdatność do lotu” oznacza wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdatności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.

<sup>1553</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2010, together with the Agency's replies, Dz.U. C 366 z 15.12.2011, Annex, str. 21—26.

<sup>1554</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1555</sup> Szerzej: <https://www.ulc.gov.pl/pl/publikacje/wiadomosci/767-zakoczenie-funkcjonowania-jaa>, [dostęp: 09.07.2022 r.].

<sup>1556</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2011 wraz z odpowiedziami Agencji, (2012/C 388/10), Załącznik.

lotniczego (22 państwa). Odnosząc się do sprawozdań finansowych za lata 2009-2011 r., należy stwierdzić, iż wzrosła liczba przeprowadzanych inspekcji w stosunku do okresu lat 2006-2008 r. Tym samym można przyjąć, iż jest to wynik zwiększenia kompetencji EASA.

Patrząc na dane, znajdujące się w raporcie finansowym za 2012 r., można zauważyć, iż EASA przeprowadziła inspekcje w dodatkowym zakresie niż w 2011 r., a mianowicie w obszarze: licencjonowania personelu medycznego (14 inspekcji) oraz zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (10 inspekcji)<sup>1557</sup>. Jest to powiązane z tym, iż na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. rozszerzono kompetencje EASA na: lotniska; zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) i służby żeglugi powietrznej (ANS); kontrolerów ruchu lotniczego<sup>1558</sup>. Pozostałe kontrole Agencji dotyczyły: zdatności lotu (26); operacji (27); licencjonowania personelu lotniczego (19); szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (9), czyli obszarów, do inspekcji których EASA uzyskała uprawnienie w 2008 roku na mocy rozporządzenia nr 216/2008<sup>1559</sup>.

Zatem w sprawozdaniu finansowym za rok 2013 uwzględniono aktualizację art. 3 ust. 1 na mocy rozporządzenia nr 90/2012 i przeprowadzone standaryzacje dotyczyły wskazanych tam obszarów: zdatności do lotu (AIR) - 22; operacje (OPS) - 16; licencjonowania personelu lotniczego (FCL) - 16; medycyna lotnicza (MED) - 12; szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) - 9; zarządzanie ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (ANS) - 14; oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA) - 13<sup>1560</sup>.

W raporcie za kolejny rok finansowy (2014) już nie pojawiło się odniesienie do prowadzenia inspekcji w byłych państwach należących do Wspólnych Władz Lotniczych (JAA)<sup>1561</sup>. Tym samym można domniemywać, iż do tego czasu przestały obowiązywać poprzednie umowy z tymi państwami i mogły zostać zawarte nowe, na

---

<sup>1557</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2012, together with the Agency's replies, (2013/C 365/10), str. 66-72, Annex 2.

<sup>1558</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE, Dz.U. L 309 z 24.11.2009, str. 51—70.

<sup>1559</sup> 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. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>1560</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency, for the financial year 2013 together with the Agency's replies (2014/C 442/11), Annex 2.

<sup>1561</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2014, together with the Agency's reply, Dz.U. C 409 z 9.12.2015, Annex 2, str. 81—89.

podstawie których EASA byłaby upoważniona do przeprowadzenia inspekcji. Ilość przeprowadzonych inspekcji za rok 2014 wyglądała następująco (łącznie 107): w zakresie zdolności do lotu (AIR) - 22; w zakresie operacji (OPS) - 18; w zakresie licencjonowania personelu lotniczego (FCL) - 13; w zakresie licencjonowania personelu medycznego (MED) - 12; w zakresie szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) - 10; w zakresie zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (ANS) - 18; w zakresie oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA) - 14. Odnosząc się do powyższych danych, trzeba zauważyć, że liczba inspekcji wzrosła. Wreszcie nie sposób nie wspomnieć, iż od roku 2015 w sprawozdaniach finansowych zaprzestano umieszczania szczegółowych informacji odnośnie do kompetencji i zadań EASA, w których znajdowały się dane, dotyczące, m.in. ilości przeprowadzonych inspekcji standaryzacyjnych<sup>1562</sup>. Niemniej jednak takie statystyki są dostępne w raportach generalnych z corocznej działalności EASA<sup>1563</sup>. Trzeba podkreślić, iż w kolejnych latach ilość inspekcji wyglądała następująco: 99 (2015)<sup>1564</sup>; 99 (2016)<sup>1565</sup>; 100 (2017)<sup>1566</sup>; 101 (2018)<sup>1567</sup>; 93 (2019)<sup>1568</sup>; 23 zdalne (2020)<sup>1569</sup>; 76 (2021, w tym 41 zdalne)<sup>1570</sup>. Spadek liczby inspekcji w latach 2015-2016 spowodowany był tym, iż państwa były stale monitorowane, a w konsekwencji tego nie musiały być

---

<sup>1562</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2015 wraz z odpowiedzią Agencji, Dz.U. C 449 z 1.12.2016, str. 56—60; Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2016, together with the Agency's reply (2017/C 417/10); Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2017. (2018/C 434/01); Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2018 (2019/C 417/01); Report on the annual accounts of the European Union Aviation Safety Agency. (EASA) for the financial year 2019, together with the Agency's reply, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/EASA\\_2019/EASA\\_2019\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/EASA_2019/EASA_2019_EN.pdf), [dostęp: 11.07.2022 r.]; Sprawozdanie za 2010 rok, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES\\_2020/AGENCIES\\_2020\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES_2020/AGENCIES_2020_EN.pdf), [dostęp: 11.07.2022 r.].

<sup>1563</sup> Raporty od 2008 roku do 2021 roku są dostępne na: <https://www.easa.europa.eu/publication-types/annual-activity-report>, [dostęp: 11.07.2022 r.] oraz Raporty od 2003 roku do 2021 roku są dostępne <https://www.easa.europa.eu/management-board-decision-category/annual-activity-report>, [dostęp: 11.07.2022 r.].

<sup>1564</sup> Annual Activity Report 2015, s. 24-25, <https://www.easa.europa.eu/downloads/21015/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1565</sup> Annual Activity Report 2016, s. 33, <https://www.easa.europa.eu/downloads/23333/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1566</sup> Annual Activity Report 2017, s. 36, <https://www.easa.europa.eu/downloads/47427/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1567</sup> Annual Activity Report 2018, s. 48, <https://www.easa.europa.eu/downloads/99285/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1568</sup> Consolidated Annual Activity Report 2019, s. 7, <https://www.easa.europa.eu/downloads/116438/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1569</sup> Consolidated Annual Activity Report (CAAR) 2020, s. 5, <https://www.easa.europa.eu/downloads/128964/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1570</sup> Consolidated Annual Activity Report (CAAR) 2021, s. 25, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136597/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

przeprowadzane inspekcje na miejscu<sup>1571</sup>. Z kolei zmniejszenie liczby kontroli w latach 2020-2021 było związane z pandemią COVID-19.

W *Consolidated Annual Activity Report (CAAR) 2020* podkreślono, że z uwagi na pandemię COVID-19 zostały przeprowadzone działania monitorujące oraz zdalne inspekcje, które były tylko nową metodą pracy, wprowadzoną z uwagi na rozprzestrzenianie się wirusa<sup>1572</sup>. Zaznacza się, że nie jest to nowy rodzaj inspekcji<sup>1573</sup>.

Z kolei w *Consolidated Annual Activity Report (CAAR) 2021*<sup>1574</sup> zaznaczono, iż liczba przeprowadzonych inspekcji jest porównywalna z 2019 rokiem (93 inspekcje), kiedy jeszcze Światowa Organizacja Zdrowia (ang. *World Health Organization, WHO*) nie ogłosiła pandemii COVID-19<sup>1575</sup>. Jak wskazano EASA przeprowadziła 76 inspekcji, w tym 41 w sposób zdalny.

Biorąc pod uwagę obecną sytuację związaną z pandemią COVID-19 oraz statystyki z okresu od 2019 do 2021, można założyć, iż w 2022 roku EASA przeprowadziła również więcej inspekcji na miejscu niż zdalnie. Ponadto można uznać, iż liczba zdalnych inspekcji będzie się zmniejszać, a co za tym idzie nastąpi powrót do prowadzenia tylko inspekcji na miejscu.

## 8. Przykłady przeprowadzonych inspekcji EASA

Po przeprowadzonej inspekcji jest publikowany raport, który EASA opracowuje, a następnie przesyła do podmiotu. Należy podkreślić, iż raporty nie są dostępne na stronie EASA. Również właściwe władze lotnicze nie publikują raportów z inspekcji. Jednakże poniższa analiza została oparta na podstawie dokumentów uzyskanych od instytucji lub organów Unii Europejskiej poprzez zwrócenie się do nich z prośbą o udostępnienie raportów w ramach prawa do dostępu do dokumentów unijnych<sup>1576</sup>.

---

<sup>1571</sup> Annual Activity Report 2015, s. 24, <https://www.easa.europa.eu/downloads/21015/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.] oraz Annual Activity Report 2016, s. 33, <https://www.easa.europa.eu/downloads/23333/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1572</sup> Consolidated Annual Activity Report (CAAR) 2020, s. 30, <https://www.easa.europa.eu/downloads/128964/en>, [dostęp: 17.07.2022 r.].

<sup>1573</sup> Pierwsza zdalna inspekcja została przeprowadzona we wrześniu 2020 roku.

<sup>1574</sup> Consolidated Annual Activity Report (CAAR) 2021, s. 25-26, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136603/en>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1575</sup> Transkrypcja konferencji prasowej WHO, na której ogłoszono pandemię COVID-19. Zob. <https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/transcripts/who-audio-emergencies-coronavirus-press-conference-full-and-final-11mar2020.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1576</sup> Za pomocą tej strony można uzyskać dostęp do unijnych dokumentów: <https://www.asktheeu.org/en>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

## 8.1. Irlandzkie Władze Lotnicze

Jednymi z przykładów przeprowadzonych inspekcji przez EASA były inspekcje w Irlandzkich Władzach Lotniczych (ang. *Irish Aviation Authority, IAA*), których efektem końcowym była publikacja raportów<sup>1577</sup>: OPS.IE.03.2008<sup>1578</sup>; FCL.IE.09.2009<sup>1579</sup>; CAW.IE.09.2010<sup>1580</sup>; AIR.IE.07.2012<sup>1581</sup>.

Pierwszym z przykładów jest raport z inspekcji w obszarze szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (2008 rok), którą przeprowadziła EASA w imieniu JAA<sup>1582</sup>. Biorąc pod uwagę powyższe pojawia się pytanie, dlaczego JAA same nie mogły przeprowadzić inspekcji? Po pierwsze, ma to związek z tym, iż w roku 2008 istniały jeszcze Wspólne Władze Lotnicze oraz w tym okresie następowało przekazywanie kompetencji z JAA do EASA. Również w pkt 2.1 pojawia się odniesienie do Porozumień Cypryjskich z 1990 r.<sup>1583</sup> oraz working arrangements podpisanych między JAA i EASA w 2004 r.<sup>1584</sup>. Tym samym wskazane dokumenty potwierdzają, że EASA posiadała kompetencje do przeprowadzenia inspekcji.

Po drugie, trzeba zaznaczyć, iż wtedy państwa członkowskie JAA stosowały jeszcze wspólne wymagania lotnicze - JAR. W konsekwencji tego podczas wizyty w irlandzkich władzach lotniczych sprawdzano, czy IAA spełniają wymagania JAR-25, które stworzyły JAA.

---

<sup>1577</sup> Raporty dostępne na stronie: [https://www.asktheeu.org/en/request/audits\\_of\\_safety\\_standards](https://www.asktheeu.org/en/request/audits_of_safety_standards), [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1578</sup> Final Report on The JAA Synthetic Training Devices Standardisation Visit of Ireland Irish Aviation Authority, OPS. IE.03. 2008, [https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2810/attach/5/Final%20report%20FSTD%20visit%20of%20Ireland%202003.2008.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2810/attach/5/Final%20report%20FSTD%20visit%20of%20Ireland%202003.2008.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 11.07.2022 r.].

<sup>1579</sup> Standardisation Visit Final Report, FCL.IE.09.2009, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2809/attach/6/EASA%20S1%20FBA%20LCR%20D%202009%2074558%20IE%20FCL%20Final%20Report%20FCL%20IE%2009%202009.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1580</sup> Raport CAW.IE.09.2010, [https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1581</sup> Raport AIR.IE.07.2012, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1582</sup> Final Report on The JAA Synthetic Training Devices Standardisation Visit of Ireland Irish Aviation Authority, OPS. IE.03. 2008, [https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2810/attach/5/Final%20report%20FSTD%20visit%20of%20Ireland%202003.2008.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2810/attach/5/Final%20report%20FSTD%20visit%20of%20Ireland%202003.2008.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 11.07.2022 r.].

<sup>1583</sup> Porozumienia cypryjskie - Arrangements concerning the development, the acceptance and the implementation of Joint Aviation Requirements z 1990 roku, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1584</sup> Working Arrangement on transfer of certain standardisation co-ordination activities from Jaa to Easa z 2004 roku, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5330/en>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

Analizując drugi dokument FCL.IE.09.2009, można zauważyć, iż w części 0 zostało podkreślone, że EASA przeprowadzała inspekcję w imieniu JAA aż do 30 czerwca 2009 r., kiedy to Wspólne Władze Lotnicze zostały rozwiązane. Podobnie jak w poprzednim przykładzie odwołano się do Porozumień Cypryjskich z 1990 r.<sup>1585</sup> oraz working arrangements podpisanych między JAA i EASA w 2004 r.<sup>1586</sup>. Również w treści dokumentu FCL.IE.09.2009 wyszczególniono poprzednie inspekcje w zakresie FCL przeprowadzone przez JAA, np. FCL Standardisation visit w dniach 16-19 października 2006 r.<sup>1587</sup>. Ponadto przedmiotowy raport zawiera przede wszystkim: datę przeprowadzonej inspekcji (14-18 września 2009 r.), zakres i jej opis<sup>1588</sup>. Co więcej, wymieniony jest skład zespołu inspekcyjnego (pkt. 2.4) oraz krajowy koordynator (pkt. 2.3). Trzeba zaznaczyć, iż na podstawie art. 6 rozporządzenia nr 736/2006 zespół inspekcyjny składał się z kierownika zespołu i przynajmniej dwóch członków<sup>1589</sup>. Również został przedstawiony program inspekcji z podziałem na obszar LIST (aspekty licencji) i MEST (aspekty medyczne). Oprócz tego odnotowano, jakie były wyniki inspekcji (pkt. 4.1.- 4.3.). W obszarze LIST m.in. inspektorzy ustalili, że system jakości jednej z organizacji szkoleniowych nie jest zgodny z przepisami. Z kolei w MEST jedną z uwag inspektorów było to, iż nie została wprowadzona żadna polityka szkoleniowa w stosunku do personelu AMS.

Następna inspekcja w IAA została przeprowadzona w 2010 r. w zakresie ciągłej zdadności do lotu. Dokonując analizy raportu (CAW.IE.09.2010)<sup>1590</sup>, można zauważyć, iż EASA nie dokonuje już inspekcji w imieniu JAA bowiem JAA w 2010 r. już były rozwiązane. Struktura dokumentu podzielona jest na części, które odnoszą się do różnych aspektów, np. przeprowadzania inspekcji czy też ustaleń. Należy zaznaczyć, iż przed opublikowaniem końcowego raportu, przygotowuje się projekt raportu, który

---

<sup>1585</sup> Porozumienia cypryjskie - Arrangements concerning the development, the acceptance and the implementation of Joint Aviation Requirements z 1990 roku, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5329/en>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1586</sup> Working Arrangement on transfer of certain standardisation co-ordination activities from Jaa to Easa z 2004 roku, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5330/en>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1587</sup> Standardisation Visit Final Report, FCL.IE.09.2009, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2809/attach/6/EASA%20S1%20FBA%20LCR%20D%202009%2074558%20IE%20FCL%20Final%20Report%20FCL%20IE%2009%202009.pdf>, s. 6, [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1588</sup> Ibidem.

<sup>1589</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1590</sup> Raport CAW.IE.09.2010, [https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 04.01.2023 r.].



przedstawia się władzom lotniczym, aby mogły zapoznać się z ustaleniami<sup>1591</sup> i wyjaśnić wykryte niezgodności z wymogami. W rezultacie załącza się komentarz IAA odnośnie do ustaleń EASA na końcu raportu końcowego.

Z kolei w 2012 r. EASA przeprowadziła inspekcję w zakresie zdatności do lotu. Analizując dokument (AIR.IE.07.2012)<sup>1592</sup>, można zauważyć, że ma on taką samą strukturę jak raport z inspekcji z 2010 roku. Również w pkt 2.1. wyszczególniona jest podstawa prawna przeprowadzonej inspekcji - rozporządzenie nr 216/2008<sup>1593</sup> oraz rozporządzenie nr 736/2006<sup>1594</sup>. Ponadto do raportu załączone są ustalenia z komentarzem IAA.

Biorąc pod uwagę powyżej wskazane inspekcje, można stwierdzić, że zostały one przeprowadzone, uwzględniając zasady, wynikające z rozporządzenia nr 736/2006, które weszło w życie 1 czerwca 2006 roku. Potwierdza to fakt, iż dopiero w 2013 r. zostało uchylone rozporządzenie z 2006 roku, a tym samym weszło w życie nowe rozporządzenie nr 628/2013.

## 8.2. Niemiecki Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego

W 2014 roku została przeprowadzona inspekcja w niemieckich władzach lotniczych (niem. *Luftfahrt-Bundesamt, LBA*). Jak wynika z raportu (FCL/MED.DE.07.2014), który sporządziła EASA, inspekcja została przeprowadzona w zakresie licencjonowania personelu lotniczego i opieki medycznej<sup>1595</sup>. Analizując treść dokumentu, można zauważyć, jak wygląda jego struktura. Na samym początku została umieszczona

---

<sup>1591</sup>Ustalenia oznaczają wynik porównania dostępnych dowodów i obowiązujących wymogów. Zob. Art. 2 6) Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

<sup>1592</sup> Raport AIR.IE.07.2012, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.]

<sup>1593</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1594</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

<sup>1595</sup> Raport FCL/MED.DE.07.2014, <https://www.asktheeu.org/en/request/4296/response/13710/attach/7/D%2053007%202017%20ATD%2015%20Standardisation%20Report.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

podstawa prawna przeprowadzonej inspekcji - rozporządzenie nr 216/2008<sup>1596</sup> oraz rozporządzenie nr 628/2013. Następnie, opisano z ilu osób składały się zespoły (zespół FCL - 3 osoby i MED - 2 osoby), które dokonywały inspekcji oraz w jakim okresie się ona odbywała. Trzeba zaznaczyć, iż na podstawie art. 12 rozporządzenia nr 628/2013 zespół inspekcyjny składał się z kierownika zespołu i co najmniej jednego członka. Liczba członków zespołu inspekcyjnego jest uzależniona od ich zakresu zadań.

Również podano, ile niezgodności z wymogami wykryto podczas inspekcji. Ponadto w dokumencie wskazano, jakie organizacje są pod nadzorem LBA oraz ile wydała licencji pilotom. Z kolei w zakresie MED uwzględniono statystyki odnoszące się do ilości centrów medycyny lotniczej<sup>1597</sup> (ang. *aero-medical centers*, *AeMC*) i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej<sup>1598</sup> (ang. *aero-medical examiners*, *AME*). Na kolejnych stronach raportu są szczegółowo wskazane rezultaty inspekcji (pkt 3, s. 9-14). Trzeba również podkreślić, iż przed opublikowaniem końcowego raportu, przygotowuje się projekt raportu, który przedstawia się władzom lotniczym, aby mogły zapoznać się z ustaleniami<sup>1599</sup> i wyjaśnić wykryte niezgodności z wymogami. W rezultacie załącza się komentarz LBA odnośnie do ustaleń EASA na końcu raportu końcowego. W pkt 5 raportu opisano, jakie czynności powinny być podjęte w trakcie działań następczych (ang. *follow up*) i po ich zakończeniu (ang. *closure*). Ponadto określono w nim czas na realizację działań naprawczych.

## 9. Wnioski

Biorąc pod uwagę rozważania zawarte w tym rozdziale, można udzielić odpowiedzi na pytania, które były sformułowane na samym początku wywodu. Po pierwsze, EASA może funkcjonować jako Regionalna Organizacja ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem

---

<sup>1596</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1597</sup> Tłumaczenie pojawiło się w dokumencie pt.: Skonsolidowane wymagania w stosunku do władzy lotniczej w odniesieniu do załogi lotniczej (Część ARA), Załącznik VI (Część ARA), s. 9, [https://edziennik.ulc.gov.pl/DU\\_ULC/2022/31/akt.pdf](https://edziennik.ulc.gov.pl/DU_ULC/2022/31/akt.pdf), [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1598</sup> Tłumaczenie pojawiło się w dokumencie pt.: Skonsolidowane wymagania w stosunku do władzy lotniczej w odniesieniu do załogi lotniczej (Część ARA), Załącznik VI (Część ARA), s. 9, [https://edziennik.ulc.gov.pl/DU\\_ULC/2022/31/akt.pdf](https://edziennik.ulc.gov.pl/DU_ULC/2022/31/akt.pdf), [dostęp: 04.01.2023 r.].

<sup>1599</sup> *Ustalenia oznaczają wynik porównania dostępnych dowodów i obowiązujących wymogów.* Zob. Art. 2 6) Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 179, str. 46 z późn. zm.).

pod auspicjami ICAO. Dzięki temu zarówno ICAO, jak i EASA będą mogły współpracować w zakresie kontroli (ang. *oversight*). Tym samym będą wymieniać się danymi oraz sprawozdaniami.

Agencja w ramach swoich kompetencji prowadzi inspekcje standaryzacyjne; monitoruje stosowanie przepisów; sprawdza, czy w sposób właściwy są wydawane certyfikaty oraz opracowuje ocenę wpływu wdrożenia przepisów.

Zakres kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA zwiększył się na przestrzeni lat w konsekwencji wprowadzenia w życie, np. rozporządzenia nr 216/2008. Tym samym Agencja może prowadzić inspekcje w następujących obszarach: zdolność do lotu (AIR); operacje (OPS); licencjonowanie personelu lotniczego (FCL); licencjonowanie personelu medycznego (MED); szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD); zarządzanie ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (ANS); ocena bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA). Również do zadań EASA zostały dodane działania monitorujące.

Zostały też ustalone metody prowadzenia inspekcji — początkowo na podstawie rozporządzenia nr 736/2006, a następnie rozporządzenia nr 628/2013. Analiza porównawcza tych dwóch rozporządzeń wykazała, iż, np. wprowadzono rodzaje niezgodności, jakie mogą zostać wykryte w czasie inspekcji.

EASA sporządza raporty z przeprowadzonych inspekcji i dostarcza jej uprawnionym podmiotom.

Ponadto Agencja nie jest uprawniona do nakładania okresowych kar pieniężnych i grzywnien. Jednakże może wystąpić z wnioskiem do Komisji Europejskiej o nałożenie takich sankcji. Jak wynika z przeprowadzonej wcześniej analizy Komisja nie nałożyła do tej pory żadnej sankcji o charakterze finansowych na podstawie rozporządzenia nr 2018/1139. W związku z tym należy uznać, iż EASA w tym zakresie wykonuje tylko czynności kontrolne, a Komisja sprawuje nadzór.

Również można założyć, iż EASA nakłada sankcje niefinansowe w postaci cofania lub zawieszania certyfikatów i zatwierdzeń, które wcześniej przyznała, np. organizacjom produkcyjnym. Agencja publikuje w tym zakresie listy, na których umieszcza wykaz takich podmiotów. Tym samym jest to przejaw wykonywania czynności nadzorczych względem organizacji lub przewoźników, którzy posiadają certyfikat lub zatwierdzenie.

Agencja publikuje też dokumenty, np. *EASA Ramp Inspection Manual*, w których określa instrukcje, co do prowadzenia inspekcji na płycie.

Ponadto wnioskuję się, aby pojęcia (np. nadzór, kontrola) użyte w w rozporządzeniach były zdefiniowane. Dzięki temu można w sposób prawidłowy interpretować działania podejmowane przez EASA. W rozporządzeniu nr 2018/1139 można zauważyć, iż prawodawca unijny błędnie wskazuje termin *nadzór*, który w istocie jest *kontrolą*. Oprócz powyższego przekład terminów na język polski, znajdujących się w rozporządzeniach powinien być bardziej precyzyjny. W konsekwencji tego wnioskiem *de lege ferenda* jest to, aby precyzować pojęcia używane w aktach prawnych. Również tłumacze aktów prawnych muszą być konsekwentni, co do doboru odpowiednich terminów, a następnie ich ekwiwalentów.

Również na podstawie statystyk dostępnych w *Annual Safety Review 2022* można uznać, iż zespoły inspekcyjne stwierdzają najwięcej niezgodności w klasie C, a najmniej w klasie G. Warto podkreślić, iż mała liczba niezgodności w klasie G wskazuje na to, że władze lotnicze stosują się do przepisów, które są zawarte w rozporządzeniach, odnoszących się do lotnictwa cywilnego, co może wpływać na zmniejszenie zagrożeń bezpieczeństwa.

## Rozdział VI Kompetencje EASA w relacjach międzynarodowych

Biorąc pod uwagę zakres powyższego rozdziału, należy przeanalizować kompetencje EASA w relacjach międzynarodowych. Aby tego dokonać, konieczne jest odwołanie się do już wcześniej wspomnianych w dysertacji rozporządzeń (z 2002 r.<sup>1600</sup>, z 2008 r.<sup>1601</sup> oraz z 2018 r.<sup>1602</sup>), które regulują funkcjonowanie Agencji. W konsekwencji tego będzie można udzielić odpowiedzi na następujące pytania: jaka jest podstawa prawna i formy współpracy międzynarodowej EASA?; Czy i jak zmienił się zakres kompetencji EASA w przedmiotowym obszarze?; Jaką rolę odgrywa EASA we współpracy międzynarodowej?; Jakie działania w relacjach międzynarodowych podejmuje Agencja?; Jakie podmioty są partnerami EASA?; Czy EASA wydaje jakieś dokumenty w tym obszarze?

### 1. Podstawa prawna kompetencji EASA w relacjach międzynarodowych

Jak to zostało ustalone w rozdziale III, EASA posiada kompetencje w relacjach międzynarodowych, które przejawiają się tym, iż m.in. ona może nawiązywać współpracę z państwami trzecimi poprzez podpisywanie working arrangements. EASA wspiera również Komisję w negocjowaniu umów o transporcie lotniczym. Ponadto europejskie państwa trzecie mogą uczestniczyć w charakterze obserwatora w posiedzeniach Zarządu EASA<sup>1603</sup>.

---

<sup>1600</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1601</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1602</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1603</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

Odpowiadając na pytanie odnośnie do podstawy prawnej współpracy międzynarodowej EASA, trzeba odnieść się do art. 18 rozporządzenia z 2002 r.<sup>1604</sup>. W świetle tego przepisu Agencja mogła współpracować zarówno z władzami lotniczymi państw trzecich, jak i organizacjami międzynarodowymi na podstawie zawieranych *umów o współpracy* (ang. *working arrangements*)<sup>1605</sup>. W rozporządzeniu nr 216/2008 zostały powtórzone postanowienia z art. 18 ust. 2, ale dodatkowo pojawił się ustęp o następującej treści: *Umowy te podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Komisję*, (ang. *Such arrangements shall have received the Commission's prior approval*), (art. 27 ust. 2)<sup>1606</sup>. W konsekwencji tego Agencja musiała uzyskać zgodę Komisji Europejskiej przed zawarciem umów, które odnosiły się do współpracy międzynarodowej. Natomiast w świetle art. 90 rozporządzenia nr 2018/1139 EASA ma wspierać Komisję Europejską w utrzymywaniu relacji z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi. Warto zaznaczyć, iż na mocy art. 90 ust. 2 Agencja może współpracować z właściwymi organami państw trzecich, organizacjami międzynarodowymi i dokonywać z nimi ustaleń roboczych, które nie będą tworzyć zobowiązań prawnych dla Unii i jej członków. Co więcej, aby takie ustalenia zostały podpisane, EASA musi skonsultować się z Komisją.

Tym samym można dojść do wniosku, iż treść przepisów z 2002 r. i 2008 r. odnośnie do współpracy międzynarodowej EASA jest prawie identyczna. Wyjątkiem jest to, że ustawodawca w rozporządzeniu z 2008 r. dodał postanowienie, co do procedury wstępnej przed zawarciem *working arrangement*. Z kolei biorąc pod uwagę obecne rozporządzenie nr 2018/1139 oraz dwa poprzednie, można zauważyć, że

---

<sup>1604</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—21.

<sup>1605</sup> W polskiej wersji rozporządzenia jest określenie *umowa o współpracę*, natomiast w wersji angielskiej jest *working arrangements*. Art. 18.ust. 2. wersja polska: *Agencja może współpracować z władzami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, kompetentnymi w zakresie określonym przez niniejsze rozporządzenie, w ramach umów o współpracy, zawartych z tymi organizacjami, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu*. Wersja angielska: *The Agency may cooperate with the aeronautical authorities of third countries and the international organisations competent in matters covered by this Regulation in the framework of working arrangements concluded with those bodies, in accordance with the relevant provisions of the Treaty*.

<sup>1606</sup> Art. 27 ust. 2 *Agencja może współpracować z nadzorami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi kompetentnymi w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem w ramach umów o współpracy zawartych z tymi organizacjami zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu*. *Umowy te podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Komisję*. Wersja angielska: *The Agency may cooperate with the aeronautical authorities of third countries and the international organisations competent in matters covered by this Regulation in the framework of working arrangements concluded with those bodies, in accordance with the relevant provisions of the Treaty. Such arrangements shall have received the Commission's prior approval*.

aktualnie wymagana jest konsultacja z Komisją, a nie uzyskanie jej zgody na podpisanie *working arrangement*.

Należy również zwrócić uwagę na pewne rozbieżności w przyjętej terminologii, odnoszącej się do współpracy międzynarodowej, w polskiej i angielskiej wersji sprawozdań finansowych, które były przedmiotem wcześniejszej analizy. W latach 2004-2006 r. w angielskiej wersji pojawiło się określenie: *cooperation agreement*, co w polskich sprawozdaniach było tłumaczone na *umowa o współpracy*. Co więcej, w sprawozdaniu za 2006 r. podpisano *agreement protocol*, a w polskiej — *protokół porozumienia*. Następnie od 2007 do 2010 r. posługiwano się określeniem w angielskiej wersji: *working arrangement*, a w polskiej: *uzgodnienia robocze*. Oprócz tego w latach 2007-2008 r. wyszczególniono inny rodzaj dokumentu, jakim był w wersji angielskiej — *memorandum of understanding*, a w polskiej *protokół ustaleń*. Co ciekawe, w okresie od 2011 do 2014 r. w sprawozdaniach w wersji polskiej ponownie pojawiła się *umowa o współpracy*, która miała być odpowiednikiem angielskiego *working arrangement*. Porównując to z użytymi w rozporządzeniach określeniami dokumentów, które są zawierane w ramach współpracy międzynarodowej, można zauważyć brak konsekwencji w odniesieniu do użycia określonych terminów. W rozporządzeniu nr 1592/2002 pojawiły się w wersji polskiej — *umowa o współpracę*, a w angielskiej — *working arrangement*. Tym samym, w okresie obowiązywania tego aktu również powinno się posługiwać tymi określeniami. Jednakże między 2002 a 2007 r. zarówno w polskich, jak i angielskich sprawozdaniach finansowych nie było przyjęte jednolite nazewnictwo na dokument, który może podpisać EASA w ramach współpracy międzynarodowej. W rozporządzeniu nr 216/2008 w wersji polskiej pojawiły się *umowa o współpracy*, a w angielskiej *working arrangement*. W konsekwencji tego w innych dokumentach w czasie stosowania tego aktu prawnego należałoby używać tych określeń. Jednakże między 2008 a 2017 również można zauważyć brak konsekwencji w posługiwaniu się tymi terminami — w wersji polskiej od 2008 do 2010 r. zamiast *umowa o współpracy* używano *uzgodnienia robocze*. Dopiero od 2011 do 2014 r. tłumacz użył określenia *umowa o współpracy*, co odzwierciedla określenie, znajdujące się w rozporządzeniu nr 216/2008. W przypadku angielskiej wersji można zauważyć, że od 2008 r. stosuje się termin *working arrangement*, co odpowiada określeniu przyjętemu we wspomnianym wcześniej rozporządzeniu. Z kolei w rozporządzeniu nr 2018/1139 w wersji polskiej użyto określenia *ustalenia robocze*, a w wersji angielskiej *working arrangement*.

Wątpliwości w zakresie interpretacji wspomnianych wcześniej terminów może budzić też fakt, iż analizując dokumenty, potwierdzające nawiązanie współpracy międzynarodowej, można zauważyć też określenie *technical arrangement*<sup>1607</sup>. Co więcej, na stronie władz lotniczych Chin zarówno *umowy o współpracy*, jak i *ustalenia robocze* (ang. *working arrangement*) są zaklasyfikowane jako *bilateral agreement*<sup>1608</sup>. Tym samym mogłoby to wskazywać, że strona chińska rozumie *working arrangement* jako wiążące dokumenty, ale jak zostało to ustalone w rozdziale III należą one do *soft law*.

Reasumując obecną podstawę prawną współpracy międzynarodowej, stanowi art. 90 rozporządzenia nr 2018/1139.

## 2. Formy współpracy międzynarodowej

Jak wynika ze stanowiska F. Steffensa, celem współpracy międzynarodowej EASA jest przede wszystkim ochrona obywateli w aspekcie bezpieczeństwa, ochrona środowiska oraz ułatwienie i wsparcie przemysłu lotniczego. Co więcej, według jego opinii filarami współpracy międzynarodowej EASA są relacje instytucjonalne, biura terenowe, współpraca techniczna oraz treningi techniczne (ang. *institutional relations, external representations, technical cooperation, technical training*)<sup>1609</sup>. Zdaniem F. Steffensa pierwszym filarem są relacje instytucjonalne, które możemy rozumieć jako zawieranie umów bilateralnych przez Unię Europejską (np. z USA, Kanadą, Brazylią), podpisywanie *working arrangements* (pomiędzy EASA a władzami lotniczymi) oraz współpracę z ICAO.

Drugi filar stanowią biura terenowe, które znajdują się poza Unią Europejską: w Singapurze, Kanadzie, Chinach i Stanach Zjednoczonych<sup>1610</sup>.

W ramach współpracy technicznej, która określana jest trzecim filarem, EASA bierze udział w międzynarodowych projektach<sup>1611</sup>. Oprócz tego Agencja oferuje

---

<sup>1607</sup> Technical arrangement on Airbus product certification between The General Administration of Civil Aviation of China (CAAC) and The European Aviation Safety Agency (EASA), 16.02.2006, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/TA%20CAAC-EASA%20Airbus.pdf>, [dostęp: 18.07.2022 r.].

<sup>1608</sup> Strona Chin z umowami: <http://www.caac.gov.cn/en/ZCFG/SBXD/>, [dostęp: 18.07.2022 r.].

<sup>1609</sup> F. Steffens, EASA Head of International Cooperation Department, prezentacja pt. International Cooperation podczas Product Certification and Design Organisation Approval Workshop, 22.11.2017, <https://www.youtube.com/watch?v=PMs8cx--l-g>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

<sup>1610</sup> Adresy biur: <https://www.easa.europa.eu/can-we-help-you#international-offices>, [dostęp: 23.07.2022 r.].

<sup>1611</sup> Szerzej o projektach: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects>, [dostęp: 18.02.2023 r.].



wsparcie techniczne w realizacji, np. EU-South Asia Aviation Partnership Project<sup>1612</sup>, EU-Ukraine Airworthiness Convergence Project<sup>1613</sup>.

Z kolei w zakresie ostatniego - czwartego - filaru EASA może przeprowadzać szkolenia techniczne<sup>1614</sup>. Ponadto Agencja prowadzi European Central Question Bank, który zawiera pytania odnoszące się do wiedzy technicznej<sup>1615</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższy podział, należy uznać, iż jest on nie ostry, ponieważ formy współpracy międzynarodowej w ramach poszczególnych filarów mogą się zająć. W konsekwencji tego zostanie zaproponowany inny podział ze względu na charakter prawny dokumentów, które kształtują współpracę międzynarodową EASA.

## **2.1. Współpraca międzynarodowa oparta o dokumenty prawnie wiążące**

### **2.1.1. Negocjowanie umów międzynarodowych o transporcie lotniczym (BASA)**

Udzielając odpowiedzi na pytanie, dotyczące roli Agencji w zakresie współpracy międzynarodowej, wskazać należy, że EASA przede wszystkim wspiera Komisję Europejską w negocjacjach przy zawieraniu umów, które dotyczą bezpieczeństwa lotniczego (BASA). Powyższe stanowisko potwierdzają, m.in. raporty z działalności EASA, np. *2009 Annual General Report*<sup>1616</sup>. Z kolei w *2010 Annual General Report* podkreślono, iż EASA została upoważniona przez Komisję Europejską do przeprowadzenia negocjacji z państwami spoza Europy w celu uzyskania ich członkostwa w programie *Safety Assessment of Foreign Aircraft — SAFA* (np. Brazylia, Kanada, Maroko)<sup>1617</sup>. W tym miejscu warto zaznaczyć, iż jest to przejaw poszerzenia kompetencji EASA w konsekwencji przejęcia od 1 stycznia 2007 roku zadań w zakresie SAFA, które należały wcześniej do JAA<sup>1618</sup>.

---

<sup>1612</sup> Szerzej o tym projekcie: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/eu-south-east-asia-app-aviation>, [dostęp: 18.02.2023 r.]. <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/easa-saa-airworthiness>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

<sup>1613</sup> Szerzej o tym projekcie: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-launches-airworthiness-convergence-project-ukraine>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

<sup>1614</sup> Szerzej o szkoleniach: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/technical-training-offered-us>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

<sup>1615</sup> Szerzej o ECQB: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircrew-and-medical/european-central-question-bank-ecqb>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

<sup>1616</sup> 2009 Annual General Report, s. 11, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5452/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

<sup>1617</sup> 2010 Annual General Report, s. 29, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5413/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

<sup>1618</sup> Work Programme 2010, s. 28, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5475/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

Należy odnotować, że w przypadku podpisywania umów BASA, rola Agencji ogranicza się do wspierania Komisji. Jednakże, jak zaznacza Coman-Kund, działania, jakie ma podjąć EASA, są szczegółowo określone w wewnętrznej procedurze zawierania umów BASA, która wynikała z EASA PR. BASA 00001-001, 'Bilateral agreements'<sup>1619</sup>. Dokonując analizy dokumentów (Single Programming Document 2018-2020<sup>1620</sup>; Draft Single Programming Document 2019 – 2021<sup>1621</sup>; EASA Single Programming Document (SPD) 2019-2021<sup>1622</sup>; Draft Single Programming Document 2020 – 2022<sup>1623</sup>; Single Programming Document 2020-2022<sup>1624</sup>; Single Programming Document 2022-2024<sup>1625</sup>) można uznać, iż wspomniane EASA PR. BASA 00001-001, 'Bilateral agreements' (04.10.2012) zostało zastąpione nowym dokumentem, określającym procedury, tzn. PR.BWA.00001-004<sup>1626</sup>.

Rolę EASA w zawieraniu umów BASA potwierdzają też decyzje dotyczące podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, np. między Unią Europejską a Japonią (decyzja Rady 2020/1026)<sup>1627</sup>. Zgodnie z art. 3 tego dokumentu we Wspólnym Komitecie Stron Unię reprezentuje Komisja, która była wspierana przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, a towarzyszyły im władze lotnicze państw członkowskich w charakterze ich przedstawicieli. Ponadto w Radzie ds. Nadzoru Certyfikacji, Unię reprezentuje EASA wspomagana przez władze lotnicze państw członkowskich, których bezpośrednio dotyczy porządek danego posiedzenia.

---

<sup>1619</sup> Na 22.07.2022 r. dokumenty wewnątrz odnośnie do podpisywania BASA i working arrangement nie są dostępne na stronie EASA.

<sup>1620</sup> Single Programming Document 2018-2020, <https://www.easa.europa.eu/downloads/44434/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1621</sup> Draft Single Programming Document 2019 – 2021, listopad 2017, s. 120-122, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%20122017%20Annex%201%20Draft%20SPD%202019-2021.pdf>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1622</sup> EASA Single Programming Document (SPD) 2019-2021, s. 84-85, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%20201901%20Annex%20SPD%202019-2021.pdf>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1623</sup> EASA Draft Single Programming Document 2020 – 2022, marzec 2019, s. 82-83, <https://www.easa.europa.eu/downloads/98847/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1624</sup> Single Programming Document (SPD) 2020-2022, s. 87-89, <https://www.easa.europa.eu/downloads/108409/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1625</sup> Single Programming Document (SPD) 2022-2024, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa\\_spd\\_2022-2024.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_spd_2022-2024.pdf), s. 122-123, [dostęp: 22.03.2023 r.].

<sup>1626</sup> Treść dokumentów nie jest dostępna na stronie EASA.

<sup>1627</sup> Decyzja Rady (UE) 2020/1026 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotycząca podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Japonią (Dz. U. UE. L. z 2020 r. Nr 229, str. 1).

## 2.1.2. Zawieranie umów EASA w ramach porad technicznych i projektów badawczych

### *Projekty badawcze.*

Nie można w toku niniejszych rozważań pominąć, iż EASA na podstawie art. 86 rozporządzenia nr 2018/1139 może prowadzić też prace badawcze<sup>1628</sup>. Wcześniejszymi regulacjami w tym zakresie były: art. 17 rozporządzenia nr 1592/2002<sup>1629</sup> oraz art. 26 rozporządzenia nr 216/2008<sup>1630</sup>. Warto podkreślić, iż zarówno akt prawny z 2002 r., jak i z 2008 r. zawierał te same postanowienia, co do prowadzenia badań. Dopiero w 2018 roku prawodawca unijny rozszerzył przepis, odnoszący się do badań naukowych. Porównując jego treść do wersji z 2002 roku i 2008 roku, można spostrzec, iż zaznacza się, że Agencja na tej płaszczyźnie wspiera również Komisję oraz państwa członkowskie. Co więcej, Komisja może przekazać EASA część uprawnień, aby zrealizowała ona badania, które dotyczą lotnictwa cywilnego (art. 86 ust. 2). Dodać należy, że Agencja może uczestniczyć w doraźnych badaniach naukowych (art. 86 ust. 5). Jednakże podejmowane przez nią czynności nie mogą wykraczać poza zakres zadań Agencji i celu rozporządzenia nr 2018/1139. Realizację tego uprawnienia potwierdza zaangażowanie Agencji w opracowywanie projektów z innymi państwami czy podmiotami, np. MUSIC-haic<sup>1631</sup>; Helicopter Underwater Escape #2<sup>1632</sup>; SHEPHERD (UAS Standards)<sup>1633</sup>. W tym miejscu warto zaznaczyć, że Agencja w pracach

---

<sup>1628</sup> Lista projektów badawczych: <https://www.easa.europa.eu/research-projects>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1629</sup> Artykuł 17 Rozporządzenia nr 1592/2002

#### *Prace badawcze*

1. Agencja może prowadzić i finansować prace badawcze w zakresie ściśle ograniczonym, mające na celu poprawę jej działalności w zakresie wynikającym z jej kompetencji i bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego.

2. Agencja koordynuje swoją działalność na polu prac badawczych i rozwoju z działaniami Komisji i Państw Członkowskich, tak by ich polityka i działania wzajemnie się wspierały.

3. Rezultaty prac badawczych, finansowanych przez Agencję, będą publikowane, z zastrzeżeniem, że nie zostały zaklasyfikowane jako poufne.

<sup>1630</sup> Artykuł 26 Rozporządzenie nr 216/2008

#### *Prace badawcze*

1. Agencja może prowadzić i finansować prace badawcze w zakresie, w jakim są one ściśle związane z poprawą jej działalności w zakresie jej kompetencji, bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego.

2. Agencja koordynuje swoją działalność na polu prac badawczych i rozwoju z działaniami Komisji i państw członkowskich, tak by ich polityka i działania wzajemnie się wspierały.

3. Rezultaty prac badawczych, finansowanych przez Agencję, są publikowane, pod warunkiem że nie zostały uznane za niejawne.

<sup>1631</sup> Szerzej o projekcie Music-hair: <https://www.easa.europa.eu/research-projects/music-haic>, <http://www.music-haic.eu/>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1632</sup> Szerzej o projekcie Helicopter Underwater Escape #2: <https://www.easa.europa.eu/research-projects/helicopter-underwater-escape-2>, <https://etendering.ted.europa.eu/cft/cft-display.html?cftId=8960>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1633</sup> Szerzej o projekcie SHEPHERD (UAS Standards): <https://www.easa.europa.eu/research-projects/shepherd-uas-standards>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

badawczych może pełnić następujące role: *contract and technical management*<sup>1634</sup> i *project advisor*<sup>1635</sup>. Trzeba odnotować, iż do tej pory nie ma żadnych projektów, w których EASA byłaby *contract partner; leader of consortium; project coordinator; technical management*<sup>1636</sup>. Dalej trzeba uznać, iż liczba projektów (59), w których EASA brała lub nadal bierze udział, wskazuje również, że Agencja jest z roku na rok coraz bardziej zaangażowana w badania naukowe, a tym samym realizuje kompetencje określone we wcześniej wspomnianym akcie prawnym. Wspomnieć należy, że w 2021 r. EASA zarządzała wprowadzeniem aż 10 projektów<sup>1637</sup>.

Przykładową formą współpracy międzynarodowej EASA, mieszczącą się w pojęciu prac badawczych jest uczestniczenie w projektach, odnoszących się do obszarów, które są objęte zakresem jej kompetencji (np. drony — projekty: SHEPHERD<sup>1638</sup>; Vulnerability of Manned Aircraft to Drone Strikes<sup>1639</sup>) i przyznanych jej na mocy rozporządzenia nr 2018/1139. Co więcej, dzięki dodaniu jej zadań, dotyczących cyberbezpieczeństwa, Agencja mogła rozpocząć współpracę we wspomnianym aspekcie z państwami z terenów Ameryki Łacińskiej i Karaibów (EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project, EU-LAC APP)<sup>1640</sup>. Oprócz powyższego Agencja podpisała Memorandum of Cooperation z Computer Emergency Response Team (CERT-EU) of the EU Institutions w 2017 r.<sup>1641</sup>. Celem tej współpracy jest walka z zagrożeniami w cyber przestrzeni. Dzięki wspólnym działaniom powstało European Centre for Cybersecurity in Aviation (ECCSA)<sup>1642</sup>.

Biorąc pod uwagę to, iż EASA bierze udział w projektach badawczych, należy zadać pytanie, czy w tym przedmiocie jest podpisywany jest jakiś dokument, który

---

<sup>1634</sup> Przykładem jest projekt Detection of Lithium Batteries Using Security Screening Equipment: <https://www.easa.europa.eu/research-projects/detection-lithium-batteries-using-security-screening-equipment>, <https://etendering.ted.europa.eu/cft/cft-display.html?cftId=11625>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1635</sup> Przykładem jest projekt Olga: <https://www.easa.europa.eu/research-projects/olga>, <https://www.olga-project.eu/>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1636</sup> Lista projektów, w których EASA bierze udział: [https://www.easa.europa.eu/research-projects?search=&date\\_filter%5Bmin%5D=&date\\_filter%5Bmax%5D=&participation%5B%5D=10994&participation%5B%5D=10995&participation%5B%5D=11002&participation%5B%5D=11004](https://www.easa.europa.eu/research-projects?search=&date_filter%5Bmin%5D=&date_filter%5Bmax%5D=&participation%5B%5D=10994&participation%5B%5D=10995&participation%5B%5D=11002&participation%5B%5D=11004), [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1637</sup> CAAR 2021, s. 51, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136603/en>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1638</sup> Projekt SHEPHERD (UAS Standards): <https://www.easa.europa.eu/research-projects/shepherd-uas-standards>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

<sup>1639</sup> Projekt Vulnerability of Manned Aircraft to Drone Strikes, <https://www.easa.europa.eu/research-projects/vulnerability-manned-aircraft-drone-strikes>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

<sup>1640</sup> EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP), <https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/eu-latin-america-and-caribbean>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

<sup>1641</sup> <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-cooperate-cert-eu-cybersecurity>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

<sup>1642</sup> <https://www.easa.europa.eu/eccsa>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

regulowałyby zadania agencji? Aby udzielić odpowiedzi na to pytanie, trzeba odwołać się do dokumentu, który jest podpisywany przez strony w tym zakresie<sup>1643</sup>. W tej sytuacji przykładem formy współpracy jest umowa (ang. *contribution agreement*)<sup>1644</sup>, która została podpisana pomiędzy EASA a Unią Europejską w sprawie finansowania projektu Horizon 2020<sup>1645</sup>. Aby lepiej zrozumieć, czym jest ten dokument, należy odnieść się do definicji, które są konstruowane przez prawników. Wedle nich *contribution agreement* jest dokumentem, który określa przeniesienie składnika majątku z jednej strony na drugą oraz odpowiedzialność stron<sup>1646</sup>. Jak wynika z *contribution agreement*, strony zawarły umowę na podstawie art. 86 rozporządzenia nr 2018/1139, który określa kwestie związane z realizacją badań naukowych. Analizując treść tego dokumentu, można zauważyć, iż Unia Europejska pokrywa koszty badań EASA, co potwierdza, jaki jest cel podpisania takiej umowy. EASA jest określana jako *contractor* i zgodnie z postanowieniami może ponieść odpowiedzialność za niezrealizowanie wymagań określonych w umowie. Kwestia odpowiedzialności umownej EASA będzie omówiona w rozdziale VII dysertacji.

Co więcej, w planach Agencji jest zawiązanie współpracy naukowej z młodymi naukowcami z różnych ośrodków naukowych<sup>1647</sup>. Tym samym można domniemywać, iż EASA w ten sposób chce zachęcić młodych naukowców do zaangażowania się w międzynarodową pracę badawczą oraz zapewnić potencjalną kadrę naukową, która stanowiłaby wsparcie merytoryczne Agencji w różnych dyscyplinach (np. prawo). Potwierdza też to komunikat EASA, w którym zaznacza się, iż celem Agencji jest budowa sieci naukowej (*reliable and diverse professional network*)<sup>1648</sup>.

### ***Porady techniczne.***

---

<sup>1643</sup> Schemat umowy, <https://ec.europa.eu/european-social-fund-plus/system/files/2021-07/D%20-%2020Annex%20to%20FCA%20general%20conditions.pdf>, [dostęp: 27.03.2023 r.].

<sup>1644</sup> European Union contribution agreement with the European Union Aviation Safety Agency, MOVE/B3/SUB/2020-243/\$12.826742, <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/european-commission-and-easa-sign-contribution-agreement-aviation-safety>, [dostęp: 22.03.2023 r.].

<sup>1645</sup> Horizon 2020, Work Programme 2018-2020, 11. Smart, green and integrated transport, European Commission Decision C(2020)6320 of 17 September 2020, [https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf), [dostęp: 27.03.2023 r.].

<sup>1646</sup> Przykładowa definicja: <https://www.contractsounsel.com/t/us/contribution-agreement>, [dostęp: 27.03.2023 r.].

<sup>1647</sup> CAAR 2021, s. 52, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136603/en>, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/press-releases/easa-deepen-partnership-european-universities-and-academia>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

<sup>1648</sup> Treść komunikatu EASA: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/press-releases/easa-deepen-partnership-european-universities-and-academia>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

Oprócz tego EASA może podpisywać umowy z klientami odnośnie do porad technicznych (ang. *technical advice contract*)<sup>1649</sup>. W związku z tym zostały określone wewnętrzne procedury, co do udzielania takich odpłatnych porad w dokumencie PR.CSERV.00002-004<sup>1650</sup>. Jak wynika z jego treści EASA może udzielić takiej usługi np. prywatnym albo państwowym organizacjom, aby mogły one spełnić wymagania, ustanowione w projektach badawczych, które prowadzą. Zaznaczyć należy, że opłaty za wykonanie takich usług przez Agencję są częścią jej dochodów zgodnie z art. 120 ust. lit. d) rozporządzenia nr 2018/1139.

## 2.2. Współpraca międzynarodowa oparta o dokumenty prawnie niewiążące

Współpraca międzynarodowa EASA może być realizowana w oparciu o podpisywanie dokumentów prawnie niewiążących. Wśród nich należy wymienić: *working arrangement*, *memorandum of cooperation*, *memorandum of understanding*, *technical implementation procedures* i *maintenance annex guidance*.

### *Working arrangements.*

Charakter *working arrangements* jest przedmiotem rozważań w rozdziale III. Jak można zauważyć w art. 90 ust. 2 rozporządzenia nr 2018/1139 przed zawarciem *working arrangement* wymaga się, aby Agencja skonsultowała się w tej sprawie z Komisją. Jednakże w tym akcie prawnym nie pojawiają się szczegółowe postanowienia, co do tego. Doktryna również potwierdza, że wcześniejsza regulacja odnośnie do dokonywania ustaleń roboczych przez EASA (art. 27 ust. 2 rozporządzenie nr 216/2008) nie jest jednoznaczna<sup>1651</sup>. Wedle F. Comana-Kunda istnieją dwie odrębne procedury, co do zawierania umów BASA (EASA PR. BASA 00001-001, ‘Bilateral agreements’) oraz *working arrangement* (EASA PR.WARG 00001-001, ‘Working arrangements’)<sup>1652</sup>. Przy *working arrangement* zaznacza się, że Komisja bierze udział w zarówno ustalaniu treści dokumentu, jak i w negocjacjach. Tym samym należy się zgodzić z poglądem, iż jest ona bardziej zaangażowana w zawarcie ustaleń roboczych, niż to by wynikało z art. 27 ust. 2 rozporządzenia nr 216/2008<sup>1653</sup>. Jak zauważa się w doktrynie, wewnętrzna procedura podpisania *working arrangement* jest podzielona na

---

<sup>1649</sup> Szerzej o *technical advice contract*: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/certification-procedures/technical-advice-contract>, [dostęp: 05.03.2023 r.].

<sup>1650</sup> Dokument dostępny na stronie EASA: <https://www.easa.europa.eu/>, [dostęp: 05.03.2023 r.].

<sup>1651</sup> M. Chamon, V. Demedts, *Constitutional limits to the EU agencies' external relations*, TARN Working Paper 11.2017, s. 12.

<sup>1652</sup> F. Coman-Kund, *European Union Agencies as global actors. A legal study of the European Aviation Safety Agency, FRONTEX and EUROPOL*, New York 2018, s. 134-135.

<sup>1653</sup> *Ibidem*, s. 135.

etapy. Pierwszym z nich jest zainicjowanie kontaktu czy to ze strony Agencji, czy właściwych władz lotniczych państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej. Następnie Komisja jest o tym fakcie informowana. Kolejnym etapem jest opracowywanie dokumentu i negocjacje. W tym miejscu należy podkreślić, iż Komisja Europejska uzyskuje informacje o podjętych działaniach przez strony. Potem Komisja na mocy rozporządzenia nr 216/2008 akceptowała dokument przed jego podpisaniem przez Dyrektora Wykonawczego<sup>1654</sup>.

Z analizy dokumentów (Single Programming Document 2018-2020<sup>1655</sup>; Draft Single Programming Document 2019 – 2021<sup>1656</sup>; EASA Single Programming Document (SPD) 2019-2021<sup>1657</sup>; Draft Single Programming Document 2020 – 2022<sup>1658</sup>; Single Programming Document 2020-2022<sup>1659</sup>; Single Programming Document 2022-2024<sup>1660</sup>) można założyć, że EASA PR.WARG 00001-001, ‘Working arrangements’ (19.08.2012) zostało zastąpione nowym dokumentem, określającymi procedury, tzn. PR.BWA.00002-004<sup>1661</sup>. Potwierdzać to może fakt, iż na mocy rozporządzenia nr 2018/1139 zmieniono postanowienia art. 27 ust. 2 rozporządzenia nr 216/2008, odnoszące się do zawierania *working arrangement*. W konsekwencji w akcie prawnym z 2018 r. podkreślono, że przed podpisaniem takiego dokumentu konieczna jest konsultacja z Komisją, a nie tak jak wcześniej — jej zgoda, co wymagałoby aktualizacji wcześniej wspomnianych procedur.

Niewątpliwie, aby przedstawić działania EASA związane z podpisywaniem *working arrangement*, trzeba konieczne odwołać się do corocznych sprawozdań finansowych EASA wraz z odpowiedziami Agencji, w których znajdują się informacje o współpracy międzynarodowej. Dodatkowo przedmiotem rozważań będą raporty z działalności

---

<sup>1654</sup>F. Coman-Kund, *European Union Agencies as global actors. A legal study of the European Aviation Safety Agency, FRONTEX and EUROPOL*, New York 2018, s. 144-145.

<sup>1655</sup> Single Programming Document 2018-2020, <https://www.easa.europa.eu/downloads/44434/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1656</sup> Draft Single Programming Document 2019 – 2021, listopad 2017, s. 120-122, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%20122017%20Annex%201%20Draft%20SPD%202019-2021.pdf>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1657</sup> EASA Single Programming Document (SPD) 2019-2021, s. 84-85, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%20201901%20Annex%20OSPD%202019-2021.pdf>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1658</sup> EASA Draft Single Programming Document 2020 – 2022, marzec 2019, s. 82-83, <https://www.easa.europa.eu/downloads/98847/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1659</sup> Single Programming Document (SPD) 2020-2022, s. 87-89, <https://www.easa.europa.eu/downloads/108409/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1660</sup> Single Programming Document (SPD) 2022-2024, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa\\_spd\\_2022-2024.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_spd_2022-2024.pdf), s. 122-123, [dostęp: 22.07.2022 r.].

<sup>1661</sup> Treść dokumentów nie jest dostępna na stronie EASA.

EASA<sup>1662</sup> — *Annual General Report* (2003-2013), *Annual Activity Report* (2014-2018), *Consolidated Annual Activity Report* (od 2019) — z wykonanej działalności przez Agencję<sup>1663</sup>.

Z kolei w 2005 r. zawarte zostały dwie *umowy o współpracy* z Chinami<sup>1664</sup>. Co więcej, rozszerzono *umowę o współpracy* zawartą z Komitetem Aeronautyki Wspólnoty Niepodległych Państw. Kolejne sprawozdanie za rok 2006 wskazuje, że zostały zawarte: *protokół porozumienia* z Chinami; *umowa o współpracy* z Chinami; *umowa o współpracy* z Japonią; 13 *umów o współpracy* z państwami ECAC<sup>1665</sup>. Warto dodać, że ponownie rozszerzono *umowę o współpracy* zawartą z Komitetem Aeronautyki Wspólnoty Niepodległych Państw tym razem w sprawie produktów firmy Beriev. Z kolei w sprawozdaniu za 2007 r. odnotowano następujące *uzgodnienia robocze*: z Chinami (5), Nową Zelandią (1) oraz Albanią (1)<sup>1666</sup>. Co więcej, dokonano zmian *uzgodnień roboczych* z Interstate Aviation Committee (USA) oraz JCAB (Japonia) oraz podpisano *protokół ustaleń* z COCESNA/ACSA. Z kolei w sprawozdaniu za rok 2008 w ramach współpracy międzynarodowej podpisano *uzgodnienia robocze*: z chińskim urzędem lotnictwa cywilnego (15), jedno z saudyjskim urzędem lotnictwa cywilnego, jedno z singapurskim urzędem lotnictwa cywilnego i jedno z australijskim urzędem lotnictwa cywilnego<sup>1667</sup>. Co więcej, dokonano zmiany uzgodnienia roboczego Agencji z japońskim urzędem lotnictwa cywilnego. Ponadto podpisano dwie procedury wykonawcze do uzgodnienia roboczego między Agencją a rosyjskim Międzypaństwowym Komitetem Lotniczym (IAC), jedną procedurę wykonawczą do uzgodnienia roboczego między Agencją a urzędem lotnictwa cywilnego Zjednoczonych Emiratów Arabskich oraz jeden protokół ustaleń z pakistańskim urzędem lotnictwa cywilnego.

---

<sup>1662</sup> Szerzej o raportach generalnych: M. Chamon, *EU Agencies, Legal and political limits to the transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 84-86.

<sup>1663</sup> Spis wszystkich raportów: [https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication\\_type\[143\]=143&page=1](https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type[143]=143&page=1), [dostęp: 15.07.2022 r.].

<sup>1664</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2005, wraz z odpowiedziami Agencji, (2006/C 312/02), Tabela 1.

<sup>1665</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2006 together with the Agency's replies, 2007/C 309/09, p. 47-54, Table 1.

<sup>1666</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2007, wraz z odpowiedziami Agencji, (2008/C 311/04), Tabela 1.

<sup>1667</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2008, wraz z odpowiedziami Agencji (2009/C 304/05), Tabela.



W raporcie finansowym za 2009 r. odnotowano, m.in. że podpisano aż 21 uzgodnień roboczych<sup>1668</sup>. Co więcej, zostały podpisane pisma, których celem była zmiana uzgodnień roboczych dotyczących wymiany informacji o ocenie bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych (SAFA)<sup>1669</sup>. Warto zaznaczyć, że w sprawozdaniu finansowym z 2010 r. uwzględniono, m.in. następujące działania w zakresie współpracy międzynarodowej: 8 uzgodnień roboczych z chińskim urzędem lotnictwa cywilnego (CAAC)<sup>1670</sup>. Zgodnie ze sprawozdaniem za rok 2011 podpisano, m.in. 8 umów o współpracy.

Patrząc na dane, znajdujące się w raporcie finansowym za 2012 r., można zauważyć, iż zawarto, m.in. 18 umów o współpracy<sup>1671</sup>. Z kolei w sprawozdaniu finansowym za

---

<sup>1668</sup> W tym pięć z chińskim urzędem lotnictwa cywilnego, jedno z wietnamskim urzędem lotnictwa cywilnego, jedno z urzędem lotnictwa cywilnego w Taipei, 14 z urzędami lotnictwa cywilnego z krajów nienależących do UE w ramach zamykania działalności wspólnych władz lotniczych. Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2009, together with the Agency's replies, Dz.U. C 338 z 14.12.2010, Tabela, str. 22—27.

<sup>1669</sup> Pisma te zostały podpisane z z urzędami lotnictwa cywilnego z krajów Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego nienależących do UE, zgodnie z nowymi przepisami i z uwzględnieniem deklaracji o konflikcie interesów. Jedna zmiana do uzgodnienia roboczego Agencji z japońskim urzędem lotnictwa cywilnego. Również w 2009 roku EASA brała udział w rundzie negocjacji w sprawie dwustronnej umowy o bezpieczeństwie lotnictwa (BASA) z Brazylią. Ponadto zostały wydane 22 zalecenia do celów opracowania pism do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). EASA przygotowała też dwa posiedzenia z udziałem Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) i kanadyjskiego urzędu lotnictwa cywilnego (TCCA) w sprawie utrzymania wymogów certyfikacyjnych (CMR).

<sup>1670</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2010, together with the Agency's replies, Dz.U. C 366 z 15.12.2011, Annex, str. 21—26. Zgodnie z tym raportem podjęto następujące działania: 1 procedura wdrożenia uzgodnień roboczych z Międzypaństwowym Komitetem Lotniczym (Federacja Rosyjska); 2 zmiany do uzgodnień roboczych z japońskim urzędem lotnictwa cywilnego EASA-JCAB (zmiana załącznika C); 27 zaleceń wydanych odnośnie do pism Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Przygotowanie jednego posiedzenia z udziałem Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) i kanadyjskiego urzędu lotnictwa cywilnego (TCCA) w sprawie utrzymania wymogów certyfikacyjnych (CMR) Przygotowanie jednego spotkania z udziałem FAA w sprawie standardów lotu.

<sup>1671</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2012, together with the Agency's replies, (2013/C 365/10), str. 66-72, Annex 2. Ponadto w ramach współpracy międzynarodowej podjęto: Trzy procedury wdrożenia umów o współpracy. 13 zaleceń wydanych odnośnie do pism Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Porozumienie dwustronne dotyczące bezpieczeństwa lotniczego (BASA) Wsparcie przy wdrażaniu porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-USA (BASA), w tym w przygotowaniu dwóch posiedzeń Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, dwóch posiedzeń Rady ds. Nadzoru Certyfikacji, dwóch posiedzeń Wspólnej Rady ds. Koordynacji Obsługi Technicznej i jednego posiedzenia w sprawie standardów lotów z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego USA (FAA). Rozpoczęcie opracowywania trzech nowych załączników na mocy porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-USA (licencjonowanie personelu lotniczego, szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, organizacje szkolące pilotów). Pomoc w negocjacjach w sprawie umowy o wspólnym obszarze lotniczym między UE a Ukrainą. Pomoc w przygotowaniu posiedzenia Wspólnego Komitetu z Kanadyjskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego (TCCA), posiedzenia wspólnego komitetu branżowego ds. certyfikacji z Kanadyjskim Urzędem Lotnictwa Cywilnego (TCCA) i posiedzenia wspólnego komitetu branżowego ds. obsługi technicznej z TCCA.

rok 2013 podpisano, m.in. 12 umów o współpracy<sup>1672</sup>. W raporcie za kolejny rok finansowy (2014) odnotowano mniej umów o współpracy niż w latach poprzednich (10)<sup>1673</sup>.

Ilość working arrangement świadczy o tym, iż EASA ciągle podejmuje działania, których celem jest zacieśnienie współpracy międzynarodowej w różnych obszarach, np. certyfikacji. Jednakże nie można określić, czy jest to tendencja malejąca czy rosnąca, bowiem liczba working arrangement jest zmienna w poszczególnych latach.

Analizując wyżej wspomniane sprawozdania finansowe z działalności EASA, można zauważyć, jakich partnerów we współpracy międzynarodowej posiada EASA. Są nimi właściwe organy państw trzecich, z którymi EASA podpisuje umowy o współpracy<sup>1674</sup>, czy organizacje międzynarodowe. Nie ulega wątpliwości, że wśród nich można wymienić, m.in. ICAO<sup>1675</sup>, FAA.

---

<sup>1672</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency, for the financial year 2013 together with the Agency's replies (2014/C 442/11), Annex 2. Inne działania w ramach współpracy międzynarodowej: Dwie modyfikacje dodatków do umów o współpracy. Dwa porozumienia o współpracy w zakresie opracowywania przepisów z partnerami Agencji w stosunkach dwustronnych; Pomoc w negocjacjach w sprawie umowy o wspólnym obszarze lotniczym między UE a Ukrainą (umowa została parafowana w 2013 r.). 10 zaleceń wydanych odnośnie do pism Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Porozumienie dwustronne dotyczące bezpieczeństwa lotniczego (BASA). Wsparcie przy ratyfikacji porozumienia BASA zawartego przez UE i Brazylię oraz przy opracowywaniu odpowiednich instrumentów niezbędnych do realizacji porozumienia. Wsparcie przy wdrażaniu porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-USA (BASA), w tym w przygotowaniu posiedzeń Dwustronnej Rady ds. Nadzoru i dorocznego posiedzenia w sprawie standardów lotów z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego USA (FAA). Wsparcie dla Komisji Europejskiej przy opracowywaniu nowych załączników do porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-USA (BASA) (licencjonowanie personelu lotniczego, szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, organizacje szkolące pilotów).

<sup>1673</sup> Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2014, together with the Agency's reply, Dz.U. C 409 z 9.12.2015, Annex 2, str. 81—89. Inne działania w ramach współpracy międzynarodowej: Dwie modyfikacje dodatków do umów o współpracy. 21 zaleceń wydanych odnośnie do pism Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Porozumienia dwustronne dotyczące bezpieczeństwa lotniczego (BASA). Wsparcie przy opracowywaniu odpowiednich instrumentów niezbędnych do realizacji porozumienia BASA zawartego przez UE i Brazylię. Wsparcie przy wdrażaniu porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-USA, w tym w przygotowaniu posiedzeń zarządu, wsparcie przy przygotowaniu posiedzeń podkomitetów i dorocznego posiedzenia w sprawie standardów lotów z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego USA (FAA). Wsparcie przy wdrażaniu porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-Kanada, w tym w przygotowaniu posiedzeń zarządu i w przygotowaniu posiedzeń podkomitetów. Wsparcie dla Komisji Europejskiej przy opracowywaniu nowych załączników do porozumienia dwustronnego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego UE-USA (licencjonowanie personelu lotniczego, szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, organizacje szkolące pilotów). Wsparcie przy opracowywaniu odpowiednich instrumentów niezbędnych do realizacji porozumienia BASA zawartego przez UE i USA.

<sup>1674</sup> Lista państw, z którymi EASA podpisała working arrangement: <https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/easa-by-country>, [dostęp: 23.07.2022 r.].

<sup>1675</sup> Szerzej o współpracy z ICAO: <https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/international-cooperation-explained/cooperation-with-ICAO>, [dostęp: 23.07.2022 r.].

### ***Memorandum of cooperation, memorandum of understanding.***

Obecnie EASA współpracuje z trzynastoma państwami na podstawie podpisanych memoranda of understanding, które określają ramy współpracy międzynarodowej w wybranych obszarach, np. programy szkoleniowe, wymiana informacji. Przykładem takiego dokumentu jest memorandum of understanding, które było podpisane z władzami lotniczymi Korei<sup>1676</sup>. Charakter tych dokumentów jest przedmiotem rozważań w rozdziale III.

Dokonując analizy dostępnych memoranda of cooperation (MoC), można zauważyć, iż są one podpisywane przez dyrektora wykonawczego EASA a reprezentantem osoby prawnej czy dyrektorem innej agencji unijnej. Przykładem jest MoC między EASA a Clean Sky (2016)<sup>1677</sup>; EASA a ECHA (2017)<sup>1678</sup>; EASA a ENAV (2021)<sup>1679</sup>; EASA a ERA (2022)<sup>1680</sup>; EASA a Clean Aviation Joint Undertaking (2022)<sup>1681</sup>.

### ***Technical implementation procedures i maintenance annex guidance.***

EASA podpisała też technical implementation procedures (TIA) m.in. z FAA<sup>1682</sup>; The Civil Aviation Authority of the United Kingdom<sup>1683</sup>; The Civil Aviation Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan<sup>1684</sup>. Oprócz tego

---

<sup>1676</sup> Memorandum of understanding on aviation between the European Union Aviation Safety Agency and the Ministry of land, infrastructure and transport of the Republic of Korea, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/127179/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

<sup>1677</sup> Szerzej o współpracy: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-signs-memorandum-cooperation-clean-sky>, [dostęp: 16.02.2023 r.].

<sup>1678</sup> Memorandum of cooperation between the European Aviation Safety Agency and the European Chemical Agency, [https://echa.europa.eu/documents/10162/13606/echa\\_easa\\_moc\\_20171213\\_en.pdf/471ff442-c8f4-30eb-c43b-1db060d35602](https://echa.europa.eu/documents/10162/13606/echa_easa_moc_20171213_en.pdf/471ff442-c8f4-30eb-c43b-1db060d35602), [dostęp: 16.02.2023 r.].

<sup>1679</sup> Szerzej o współpracy: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-and-enav-signed-memorandum-cooperation>, [dostęp: 16.02.2023 r.].

<sup>1680</sup> Memorandum of cooperation between the European Aviation Safety Agency and the European Union Agency for railways, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137274/en>, [dostęp: 16.02.2023 r.].

<sup>1681</sup> Szerzej o współpracy: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-clean-aviation-enhance-cooperation-research-and-innovation>, [dostęp: 16.02.2023 r.].

<sup>1682</sup> Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120969/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>1683</sup> Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) for Airworthiness and Environmental Certification between the The Civil Aviation Authority of the United Kingdom and The European Union Aviation Safety Agency, <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/UK-EASA%20TIP.pdf>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>1684</sup> Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) for Airworthiness and Environmental Certification between the Civil Aviation Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan and The European Union Aviation Safety Agency, <https://www.mlit.go.jp/en/koku/content/001476803.pdf>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

Agencja podpisała maintenance annex guidance (MAG) m.in. z FAA<sup>1685</sup>, Transport Canada Civil Aviation<sup>1686</sup>. Charakter tych dokumentów jest opisany w rozdziale III dysertacji.

Oprócz powyżej wspomnianych form współpracy międzynarodowej EASA organizuje konferencje, seminaria czy warsztaty<sup>1687</sup>. Wśród tych działań można wymienić, np. organizację *The 2nd EASA International Cooperation Forum (ICF-2)* w Dubaju (27-29 kwietnia 2010)<sup>1688</sup>. Co więcej, w *2011 Annual General Report* odnotowano, iż EASA zorganizowała *3rd EASA International Cooperation Forum* (15-17 listopada 2011)<sup>1689</sup>. Nie można też zapomnieć, iż Agencja wzmocniła współpracę z ICAO, np. poprzez oddelegowanie do Montrealu swojego reprezentanta<sup>1690</sup>. Co więcej, zgodnie z *2012 Annual General Report* EASA prowadziła negocjacje z ICAO w celu podpisania *working arrangement*<sup>1691</sup>. Z kolei w *2013 Annual General Report* m.in. zaznaczono wzmocnienie współpracy między EASA a EUROCONTROL<sup>1692</sup>.

Potwierdzeniem tezy, że EASA nawiązuje współpracę z państwami trzecimi, jest również to, iż posiada swoje biura w Singapurze, Kanadzie, Chinach i Stanach Zjednoczonych<sup>1693</sup>. W tym miejscu warto dodać, że z trzema ostatnimi państwami Unia Europejska podpisała umowy BASA.

Reasumując rozważania zawarte we wcześniejszych podrozdziałach, można zauważyć, iż dzięki stopniowemu zwiększeniu zakresu kompetencji, Agencja mogła nawiązywać różne formy współpracy międzynarodowej (podpisywanie dokumentów, projekty badawcze) w różnych obszarach, np. drony, cyberbezpieczeństwo. Trzeba podkreślić, iż Agencja nie tylko wspiera Komisję Europejską w relacjach

---

<sup>1685</sup> Maintenance annex guidance between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120966/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>1686</sup> Maintenance annex guidance between the European Union Aviation Safety Agency for the European Union and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68289/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>1687</sup> Przykłady wydarzeń lub workshopów, które organizowała EASA w 2021 r.,: CAAR 2021, s. 16-17, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136603/en>, [dostęp: 23.07.2022 r.].

<sup>1688</sup> 2010 Annual General Report, s. 9, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5413/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

<sup>1689</sup> 2011 Annual General Report, s. 9, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5382/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

<sup>1690</sup> Ibidem, s. 28.

<sup>1691</sup> 2012 Annual General Report, s. 24-25, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5342/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

<sup>1692</sup> 2013 Annual General Report, s. 42, <https://www.easa.europa.eu/downloads/17472/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

<sup>1693</sup> Adresy biur: <https://www.easa.europa.eu/can-we-help-you#international-offices>, [dostęp: 23.07.2022 r.].

międzynarodowych, ale podejmuje też działania, aby nawiązać współpracę z państwami trzecimi czy organizacjami międzynarodowymi, np. ICAO. Przejawem tego jest, np. dokonywanie ustaleń roboczych, udział w projektach badawczych. Jednocześnie wskazać należy, że EASA organizuje konferencje naukowe, warsztaty czy seminaria. Niewątpliwym jest fakt, że Agencja podejmuje coraz więcej działań w zakresie współpracy międzynarodowej, na co wskazuje ilość podpisywanych dokumentów z państwami trzecimi czy organizacjami międzynarodowymi. Co więcej, nie ulega wątpliwości, iż Agencja podpisuje w zakresie współpracy międzynarodowej następujące dokumenty: *working arrangement*, *memoranda of understanding* i *memoranda of cooperation*. Jednakże trzeba uznać, iż nie mają one wiążącego charakteru.

### **3. Główni partnerzy współpracy międzynarodowej EASA**

#### **3.1. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

Należy wskazać, iż Unia Europejska i ICAO podpisały ze sobą *memorandum of cooperation*, aby nawiązać ściślejszą współpracę w dziedzinach bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa<sup>1694</sup>. Ponadto podpisano porozumienie o współpracy między Wspólnotą Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie kontroli/inspekcji w dziedzinie ochrony lotnictwa i spraw powiązanych, podpisane w Montrealu dnia 17 września 2008 r.<sup>1695</sup>.

Z kolei EASA i ICAO podpisały porozumienie o współpracy między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem i powiązanych z nim kwestii, podpisane w Montrealu dnia 21 marca 2006 r.<sup>1696</sup>. W 2014 roku EASA i ICAO podpisały *working arrangement*, który odnosił się do stałych czynności monitorujących<sup>1697</sup>. Zgodnie z tym dokumentem EASA i ICAO zobowiązały

---

<sup>1694</sup> Porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określające ogólne ramy zacieśnionej współpracy, Dz.U.UE.L.2011.232.2.

<sup>1695</sup> Porozumienie o współpracy między Wspólnotą Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie kontroli/inspekcji w dziedzinie ochrony lotnictwa i spraw powiązanych, podpisane w Montrealu dnia 17 września 2008 r. Niestety nie jest dostępna wersja tego dokumentu.

<sup>1696</sup> Porozumienie o współpracy między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem i powiązanych z nim kwestii, podpisane w Montrealu dnia 21 marca 2006 r. Niestety nie jest dostępna wersja tego dokumentu.

<sup>1697</sup> Working arrangement on continuous monitoring activities between the European Aviation Safety Agency and the International Civil Aviation Organization, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/17758/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

się m.in. do wymiany informacji, corocznego programu inspekcji EASA oraz programu działań monitorujących w ramach USOAP CMA ICAO<sup>1698</sup>. Na podstawie tego porozumienia ICAO może również przeprowadzać kontrolę EASA. Taka kontrola odbyła się w 2017 r.<sup>1699</sup>. Jak wynika z informacji dostępnych na stronie EASA, Agencja uzyskała bardzo dobry wynik, co do wdrożenia przepisów - 97,46%.

W 2016 roku EASA wspierała ICAO w trakcie 39 Zgromadzenia ICAO poprzez przygotowanie czterech dokumentów roboczych i zapewnienie sekretariatu Europejskiej grupie ds. Koordynacji bezpieczeństwa<sup>1700</sup>. Ponadto dzięki współpracy EASA z Sekretariatem ICAO opracowano poprawki do Załącznika 1 do Konwencji Chicagowskiej, które zawierały uznanie przez ICAO europejskiego wzajemnego uznawania licencji załóg lotniczych. Oprócz tego EASA częściej występowała w panelach ICAO, a przedstawiciel EASA został wybrany na przewodniczącego panelu ds. zdatności do lotu ICAO. Ważnym osiągnięciem EASA było to, iż w 2016 roku była liderem grupy pomocy technicznej w dziedzinie bezpieczeństwa (ICAO Aviation Safety Implementation Assistance Partnership<sup>1701</sup>). Należy zaznaczyć, iż ICAO oraz EASA wspólnie organizują konferencje i warsztaty. Przykładem jest ICAO/EASA Strengthening Regional Cooperation Conference w 2022 roku<sup>1702</sup>.

### **3.2. Federalna Administracja Lotnictwa Stanów Zjednoczonych**

W ramach współpracy międzynarodowej Unia Europejska oraz Stany Zjednoczone podpisały w 2008 roku umowę bilateralną, odnoszącą się do transportu lotniczego<sup>1703</sup>. Jak zaznacza się, EASA w negocjowaniu tego dokumentu wspierała Komisję Europejską w kwestiach technicznych<sup>1704</sup>. Tym samym potwierdza to tezę, iż Agencja nie ma kompetencji do zawierania umów międzynarodowych. Z treści BASA wynika

<sup>1698</sup> Szerzej o USOAP ICAO: I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019, s. 221-253.

<sup>1699</sup> Informacja o kontroli w EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/icaos-final-report-audit-easas-safety-oversight-system-published>, [dostęp: 21.02.2023 r.].

<sup>1700</sup> Annual Activity Report 2016, s. 39, <https://www.easa.europa.eu/downloads/23333/en>, [dostęp: 07.03.2023 r.].

<sup>1701</sup> Szerzej o ASIAP: <https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/default.aspx>, [dostęp: 07.03.2023 r.].

<sup>1702</sup> Informacja o Konferencji: <https://www.icao.int/Meetings/SRC2022/Pages/default.aspx>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1703</sup> 2011/719/: Council Decision of 7 March 2011 concerning the conclusion of the Agreement between the United States of America and the European Community on cooperation in the regulation of civil aviation safety Agreement between the United States of America and the European Community on cooperation in the regulation of civil aviation safety, Dz.U. L 291 z 9.11.2011, str. 1—44.

<sup>1704</sup> Information Note - Agreement between the United States of America and the European Union on cooperation in the regulation of civil Aviation Safety, s. 1, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Information%20note%20-%20Agreement%20EU-US.pdf>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

(art. 1 lit. F), że wyspecjalizowanymi agencjami są: w przypadku USA - Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych, a w stosunku do Unii Europejskiej - Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Na mocy wspomnianego dokumentu powołano też do życia Bilateral Oversight Board, którego zadaniem jest zapewnienie efektywnego funkcjonowania zawartej umowy (art. 3).

Oprócz zawarcia umowy międzynarodowej współpraca ze Stanami Zjednoczonymi jest realizowana w innych formach. Przykładem jest to, iż EASA współpracuje z Federalną Administracją Lotnictwa (ang. *the Federal Aviation Administration, FAA*), która powstała w 1958 roku jako niezależna agencja regulacyjna<sup>1705</sup>. Jednym z dokumentów, które określały współpracę pomiędzy Agencją a FAA była decyzja dyrektora wykonawczego EASA nr 2004/04/CF<sup>1706</sup>. W jej treści było wskazane, w jakich sytuacjach EASA może przyjąć dyrektywy zatności, które opublikuje FAA. Obecnie kwestię współpracy FAA i Agencji w tym zakresie określa umowa międzynarodowa zawarta pomiędzy Unią Europejską, a Stanami Zjednoczonymi<sup>1707</sup>. Zgodnie z art. 8 tego dokumentu *właściwe organy każdej ze stron uznają ważność świadectw zatności do lotu (ang. certificates of airworthiness), świadectw kwalifikacji (ang. certificates of competency) i zezwoleń (ang. licences) wydanych bądź zatwierdzonych przez organy drugiej strony i nadal pozostających w mocy, pod warunkiem że wymagania dotyczące takich świadectw lub zezwoleń odpowiadają przynajmniej minimalnym normom, jakie mogą zostać ustanowione zgodnie z konwencją*. Pomimo, iż EASA współpracuje z FAA, to nie jest zobowiązana przyjmować dyrektyw zatności lotu, które zostały wydane przez FAA. Przykładami AD, które nie zostały zaakceptowane przez EASA, są, np: FAA AD 2020-26-16<sup>1708</sup> czy FAA AD 2021-05-17<sup>1709</sup>; FAA AD 2019-12-09<sup>1710</sup>.

Inną formą współpracy pomiędzy EASA a FAA było podpisanie working arrangement<sup>1711</sup>; WA EASA i FAA<sup>1712</sup>. Kolejnymi dokumentami, które potwierdzają

---

<sup>1705</sup> L. A. Ceruzzi, *Quasi-Regulation of a Deregulated Industry by a Safety Agency*, Journal of Air Law and Commerce, vol. 54, no. 4, Summer 1989, p. 889, HeinOnline.

<sup>1706</sup> Decyzja nr 2004/04/CF, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/77/en>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1707</sup> Umowa o transporcie lotniczym - Załączniki - Deklaracje - Protokół, *Dz.U. L 134 z 25.5.2007, str. 4–41*.

<sup>1708</sup> FAA AD 2020-26-16, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2020-26-16>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1709</sup> FAA AD 2021-05-17, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2021-05-17>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1710</sup> FAA AD 2019-12-09, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2019-12-09>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1711</sup> Working arrangement between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Aviation Safety Agency on the Airbus A320 Aircraft Family final assembly line and delivery centre in mobile, Alabama, United States, 2014, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/17830/en>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

współpracę z FAA są: TIA między EASA a FAA<sup>1713</sup> oraz MAG między EASA a FAA<sup>1714</sup>.

Warto też podkreślić, iż EASA oraz FAA podpisały w 2013 roku dokument z wytycznymi odnoszącymi się do współpracy w zakresie regulacji<sup>1715</sup>.

Ponadto analizując coroczne raporty (2015<sup>1716</sup>; 2016<sup>1717</sup>; 2017<sup>1718</sup>), można zauważyć, jakie działania EASA podejmowała we współpracy z FAA. W 2015 roku EASA opracowywała nowe załączniki do umowy BASA. Zmieniono też dokument TIP. W 2016 roku EASA oraz FAA opracowały Validation Improvement Roadmap. Oprócz tego zostały podjęte prace nad włączeniem nowych obszarów (licencjowanie pilotów i szkoleniowych urządzeń symulacji lotu) do zakresu umowy BASA. W 2017 roku EASA i FAA podpisały nową TIP. Również EASA wspierała Komisję Europejską w trakcie negocjacji w sprawie decyzji Bilateral Oversight Board. Oprócz tego w 2017 roku zmieniono umowę BASA.

Podkreślić trzeba, że EASA wydaje też zatwierdzenia (ang. *U.S. approval certificate*) organizacjom obsługowym/technicznym (ang. *Maintenance Organisations, MOs*) w Stanach Zjednoczonych (US)<sup>1719</sup>. Agencja publikuje na swojej stronie wykaz organizacji, które posiadają MOA<sup>1720</sup>. Przykładowymi MOs są: Astronics Connectivity Systems & Certification Corp. (EASA.145.6621)<sup>1721</sup>. EASA wydaje *approval*

---

<sup>1712</sup> Working arrangement for CFM International SA between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/45836/en>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1713</sup> Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120969/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>1714</sup> Maintenance annex guidance between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120966/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

<sup>1715</sup> Rulemaking Cooperation Guidelines for the Federal Aviation Administration and the European Aviation Safety Agency, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/media/FAAandEASA.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/media/FAAandEASA.pdf), [dostęp: 17.02.2023 r.].

<sup>1716</sup> Annual Activity Report 2015, s. 28-30, <https://www.easa.europa.eu/downloads/21015/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1717</sup> Annual Activity Report 2016, s. 37-40, <https://www.easa.europa.eu/downloads/23333/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1718</sup> Annual Activity Report 2017, s. 41-46, <https://www.easa.europa.eu/downloads/47427/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

<sup>1719</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-145-organisations-in-us#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1720</sup> Wykaz MOA w USA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/valid-and-invalid-basa-part-145-approvals-dataset>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1721</sup> Astronics Connectivity Systems & Certification Corp. (EASA.145.6621), [https://www.astronics.com/docs/default-source/csc/certificates/easa-certificate.pdf?sfvrsn=7d1db358\\_2](https://www.astronics.com/docs/default-source/csc/certificates/easa-certificate.pdf?sfvrsn=7d1db358_2), [dostęp: 19.01.2023 r.].



*certificate* na mocy art. 68 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1722</sup>, który dotyczy akceptowania certyfikatów wydawanych przez państwo trzecie.

Oprócz powyżej przedstawionych form współpracy międzynarodowej EASA i FAA organizują wspólne konferencje, np. 2022 International Aviation Safety Conference w 2022 roku<sup>1723</sup>.

### 3.3. Urząd Lotnictwa Cywilnego Chin

Analizując relacje pomiędzy EASA i Chinami, można zauważyć, jakie formy współpracy międzynarodowej były i są realizowane przez obie strony<sup>1724</sup>. Po pierwsze Unia Europejska zawarła umowę z Chinami w 2020 roku<sup>1725</sup>. Z jej treści wynika, że właściwymi organami w zakresie certyfikacji produkcji są: w odniesieniu do Chińskiej Republiki Ludowej - Urząd Lotnictwa Cywilnego Chin (CAAC) oraz w stosunku do Unii Europejskiej - Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej. Na mocy wspomnianego dokumentu powołano do życia Joint Committee of the Parties, którego zadaniem jest zapewnienie efektywnego funkcjonowania zawartej umowy (art. 11).

EASA podpisała też z Urzędem Lotnictwa Cywilnego Chin Technical Implementation Procedures for Airworthiness and environmental certification (TIP) w 2020 roku<sup>1726</sup>. Ponadto Agencja podpisała Implementation Procedures on operational/maintenance elements for civil aeronautical products<sup>1727</sup>.

Po drugie między Agencją a władzami lotniczymi Chin zostało podpisane working arrangement. Po trzecie EASA bierze udział w projektach międzynarodowych, których

---

<sup>1722</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1723</sup> Szerzej o konferencji: <https://www.faa.gov/newsroom/conferences-events/2022-faa-easa-international-aviation-safety-conference-0>, [dostęp: 20.02.2023 r.]

<sup>1724</sup> Szerzej o współpracy między EASA a Chinami: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/easa-by-country/countries/china>, [dostęp: 18.02.2023 r.]

<sup>1725</sup> Umowa w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a rządem Chińskiej Republiki Ludowej, (Dz. U. UE. L. z 2020 r. Nr 240, str. 4 z późn. zm).

<sup>1726</sup> Technical Implementation Procedures for Airworthiness and environmental certification between the Civil Aviation Administration of China and the European Union Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/117191/en>, [dostęp: 18.02.2023 r.]

<sup>1727</sup> Implementation Procedures on operational/maintenance elements for civil aeronautical products between the Civil Aviation Administration of China and the European Union Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/117192/en>, [dostęp: 18.02.2023 r.]

członkiem są też Chiny, np. EU-China Aviation Partnership Project<sup>1728</sup>. Oprócz tego w Chinach jest zlokalizowane biuro terenowe EASA, co potwierdza, iż Chiny są ważnym partnerem w relacjach międzynarodowych.

### 3.4. Urząd Lotnictwa Cywilnego Kanady

Analizując relacje z Kanadą, można zauważyć, iż Unia Europejska zawarła umowę z Kanadą<sup>1729</sup>. W przypadku tej formy współpracy EASA tylko pomagała Komisji Europejskiej w zakresie technicznym w trakcie trwania negocjacji. Wynika to z tego, iż Agencja nie ma kompetencji do zawierania umów międzynarodowych. Z treści BASA wynika, że wyspecjalizowanymi agencjami są: w przypadku Kanady - urząd kanadyjski odpowiedzialny za lotnictwo cywilne oraz w stosunku do Unii Europejskiej - Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Na mocy wspomnianego dokumentu powołano do życia Joint Committee of the Parties, którego zadaniem jest zapewnienie efektywnego funkcjonowania zawartej umowy (art. 9). Rozpatrując postanowienia umowy, można stwierdzić, iż zamiarem stron było ustalenie aspektów związanych z zatwierdzaniem zdadności do lotu i wyrobów lotniczych. Biorąc pod uwagę powyżej wspomniany obszar regulacji prawnych umowy, trzeba uznać, iż pomoc EASA w procesie negocjowania umowy była konieczna ze względu na to, iż pracownicy Agencji mają wiedzę w aspektach technicznych lotnictwa cywilnego, której nie posiada Komisja Europejska.

Podkreślić należy, że Agencja i TCCA podpisały Technical Implementation Procedure<sup>1730</sup>. Ponadto strony podpisały Maintenance Annex Guidance w 2012<sup>1731</sup>, 2014<sup>1732</sup> i 2018 roku<sup>1733</sup>.

---

<sup>1728</sup> EU-China Aviation Partnership Project, <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/2nd-eu-china-aviation-partnership>, [dostęp: 18.02.2023 r.]

<sup>1729</sup> 2009/469/EC: Council Decision of 30 March 2009 on the signature of an Agreement on civil aviation safety between the European Community and Canada, Agreement on civil aviation safety between the European Community and Canada, Dz.U. L 153 z 17.6.2009, str. 10—28.

<sup>1730</sup> Technical Implementation Procedures for airworthiness and environmental certification under the Agreement on civil aviation safety between the Government of Canada and The European Union, 2018, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136749/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

<sup>1731</sup> Maintenance Annex Guidance between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, 2012, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/approvals-and-standardisation-organisation-approvals-docs-part-145-CAN\\_MAG\\_Final\\_2012.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/approvals-and-standardisation-organisation-approvals-docs-part-145-CAN_MAG_Final_2012.pdf), [dostęp: 20.02.2023 r.].

<sup>1732</sup> Maintenance Annex Guidance between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, 2014, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1113/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

<sup>1733</sup> Maintenance Annex Guidance between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, 2018, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68289/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

Trzeba też podkreślić, iż między Agencją a władzami lotniczymi Kanady zostało podpisane working arrangement w 2013 roku, które dotyczyło programu SAFA<sup>1734</sup>. Oprócz tego dyrektor wykonawczy EASA wydał w 2004 roku decyzję (2004/02/CF), odnoszącą się do uznawania ustaleń w zakresie certyfikatów, które zostały wykryte przez władze lotnicze Kanady<sup>1735</sup>. Następnie dokument ten został zastąpiony decyzją z 2012 roku (2012/002/C)<sup>1736</sup>.

Zaznaczyć należy, iż dzięki współpracy zarówno EASA, jak i TCAA mogą wydawać zatwierdzenia organizacjom obsługowym/technicznym. EASA opublikowała też listę organizacji MOs, które posiadają zatwierdzenia TCAA<sup>1737</sup>. Z kolei Agencja tak jak to zostało ustalone w rozdziale IV, wydaje zatwierdzenia (ang. *approval certificate*) organizacjom obsługowo/technicznym (ang. *Maintenance Organisations, MOs*) w Kanadzie<sup>1738</sup>. Agencja upublicznia wykaz organizacji, które posiadają MOA<sup>1739</sup>. Przykładem MOs jest: Hope Aero Propeller & Components in (EASA.145.7036)<sup>1740</sup>. Jak wynika z przeprowadzonej analizy w rozdziale V dysertacji, EASA posiada kompetencje, aby cofnąć, czy zawiesić zatwierdzenia.

Ponadto w Kanadzie znajduje się biuro terenowe EASA, co świadczy o tym, iż to państwo jest istotnym partnerem Agencji we współpracy międzynarodowej. Oprócz tego umieszczenie w tym kraju swojego biura może wynikać z tego, iż Agencja chciała ściślej współpracować z ICAO, której siedziba znajduje się w Montrealu, w Kanadzie.

---

<sup>1734</sup> Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation on collection and exchange of information on the safety of aircraft using EU airports, airports of non-EU States that participate in the EU SAFA Programme and airports of Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5141/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1735</sup> Decision no 2004/02/CF of the executive director of the agency of 10 December 2004 on the acceptance of certification findings made by Transport Canada, Civil Aviation Department (TCCA) for products designed in Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/78/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1736</sup> Decyzja nr 2012.002/C - Repealing decision no 2004/02/CF of the executive director of the agency of 10 December 2004 on the acceptance of certification findings made by Transport Canada, Civil Aviation Department (TCCA) for products designed in Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/78/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1737</sup> Lista zatwierdzeń TCAA dla organizacji technicznych, mających siedzibę w Unii Europejskiej, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/95139/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

<sup>1738</sup> Szerzej: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/foreign-part-145-organisations-in-canada#group-easa-downloads>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

<sup>1739</sup> Wykaz MOA w Kanadzie: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/continuing-airworthiness-organisations/valid-and-invalid-basa-part-145-approvals-dataset>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

<sup>1740</sup> Hope Aero Propeller & Components in (EASA.145.7036), [https://hopeaero.com/wp-content/uploads/2020/06/Hope\\_Aero-Certificates-European\\_Aviation\\_Safety\\_Agency-Approval.jpg](https://hopeaero.com/wp-content/uploads/2020/06/Hope_Aero-Certificates-European_Aviation_Safety_Agency-Approval.jpg), [dostęp: 19.01.2023 r.].

Warto też podkreślić, iż EASA oraz TCAA podpisały w 2013 roku dokument z wytycznymi odnoszącymi się do współpracy w zakresie regulacji<sup>1741</sup>.

### 3.5. Urząd Lotnictwa Cywilnego Singapuru

Na początku należy podkreślić, że Unia Europejska do tej pory nie zawarła żadnej umowy międzynarodowej z Singapurem. Tym samym pierwszy filar współpracy międzynarodowej jest realizowany w innych formach. Wśród nich można wymienić working arrangements, które zostały podpisane między Agencją a władzami lotniczymi Singapuru<sup>1742</sup>. Jeden z takich dokumentów został opublikowany w 2008 roku i dotyczył kontroli floty Airbusa A380<sup>1743</sup>. Następnie w 2013 roku EASA podpisała WA, które odnosiło się do programu SAFA<sup>1744</sup>. W 2015 roku strony podpisały WA dotyczące separacji turbulencji<sup>1745</sup> w śladzie aerodynamicznym<sup>1746</sup> (ang. *wake turbulence separation*)<sup>1747</sup>. W powyższym dokumencie wspomniano o RECAT-EU wake turbulence separation scheme<sup>1748</sup>. Kolejna WA (2017) odnosiła się do certyfikacji zdatności do lotu<sup>1749</sup>. W 2019 roku strony podpisały następną WA w zakresie organizacji technicznych/obsługowych<sup>1750</sup>. Tym samym można założyć, iż w

---

<sup>1741</sup> Rulemaking cooperation guidelines for Transport Canada Civil Aviation and the European Aviation Safety Agency, 2013, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/109/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

<sup>1742</sup> Lista working arrangements podpisanych między EASA a Singapurem: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/working-arrangements/singapore>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1743</sup> Arrangement on enhanced cooperation between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) about the oversight of the Airbus A380 fleet, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5297/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1744</sup> Working arrangement between the European Aviation Safety Agency and the Civil Aviation Authority of Singapore on collection and exchange of information on the safety of aircraft using EU airports, airports of non-EU States that participate in the EU SAFA Programme and airports of Singapore, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1745</sup> Szerzej o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku turbulencji: A. Konert, *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w przypadku turbulencji na gruncie orzecznictwa amerykańskiego*, *Ius Novum*, 2010, 4(1), s. 39-51.

<sup>1746</sup> Turbulencja w śladzie aerodynamicznym powstaje przez oddziaływanie wirujących mas powietrza powstających za końcówkami skrzydeł dużych odrzutowych statków powietrznych. Szerzej: *Procedury Służb Żeglugi Powietrznej, Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PL-4444)*, 4.9, [https://edziennik.ulc.gov.pl/DU\\_ULC/2014/62/Zalacznik1.pdf](https://edziennik.ulc.gov.pl/DU_ULC/2014/62/Zalacznik1.pdf), [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1747</sup> Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) on cooperation in the domain of wake turbulence separation and aircraft categorisation standards, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18978/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1748</sup> RECAT-EU European wake turbulence categorisation and separation minima on approach and departure, 2018, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-07/recat-eu-released-september-2018.pdf>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1749</sup> Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) on airtworthiness certification, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1750</sup> Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) on maintenance organisations, [dostęp: 19.02.2023 r.].

konsekwencji tego EASA mogła rozpocząć wydawanie zatwierdzeń organizacjom z Singapuru. Potwierdzić to może fakt, iż na liście podmiotów posiadających zatwierdzenia, znajdują się podmioty z Singapuru<sup>1751</sup>.

EASA bierze również udział w projektach międzynarodowych, których członkiem jest też Singapur, np. EU-South East Asia APP (Aviation Partnership Project)<sup>1752</sup>, ARISE Plus Civil Aviation Project<sup>1753</sup>. Należy też podkreślić, iż w Singapurze znajduje się biuro terenowe EASA.

#### 4. Wnioski

Biorąc pod uwagę rozważania zawarte w tym rozdziale, można udzielić odpowiedzi na pytania, które były sformułowane na samym początku wywodu. Po pierwsze można zauważyć, iż zwiększył się zakres kompetencji EASA w ramach współpracy międzynarodowej. Potwierdza to, m.in. podpisywanie dokumentów czy udział w projektach badawczych, które dotyczą nowych obszarów, dodanych przez rozporządzenie nr 2018/1139, np. drony, cyberbezpieczeństwo.

Po drugie rola EASA nie ogranicza się tylko do wspierania Komisji Europejskiej w relacjach międzynarodowych, ale Agencja podejmuje też działania, których celem jest nawiązywanie współpracy z państwami trzecimi czy organizacjami międzynarodowymi, np. ICAO. Odzwierciedleniem tego może być zarówno dokonywanie ustaleń roboczych, jak i udział w projektach badawczych. Co więcej, Agencja nieustannie angażuje się w organizowanie konferencji naukowych, warsztatów czy seminariów, których uczestnikami są reprezentacje, np. państw trzecich.

Po trzecie EASA podpisuje coraz więcej dokumentów w zakresie współpracy międzynarodowej, co może świadczyć o wzroście jej działań.

Po czwarte jej głównymi partnerami są władze lotnicze z państw trzecich, np. Chin czy USA, na co może wskazywać ilość podpisanych z nimi *working arrangement*.

Po piąte EASA podpisuje w zakresie współpracy międzynarodowej następujące dokumenty: *working arrangement*, *memoranda of understanding* i *memoranda of cooperation*, *technical implementation procedures*, *maintenance annex guidance*.

---

<sup>1751</sup>Lista zatwierdzonych organizacji przez EASA: <https://www.easa.europa.eu/download/continuing-airworthiness-organisations/List%20of%20Foreign%20EASA%20Part-145%20Approved%20organisations.pdf>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1752</sup> Szerzej o projekcie: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/eu-south-east-asia-app-aviation>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

<sup>1753</sup> Szerzej o projekcie: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/arise-plus-civil-aviation-project>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

Ponadto uczestniczy we wspieraniu Komisji podczas negocjowania umów bilateralnych BASA.

## Rozdział VII Odpowiedzialność EASA i kontrola nad jej działalnością

Biorąc pod uwagę zakres powyższego rozdziału, należy przeanalizować odpowiedzialność EASA i kontrolę nad jej działalnością. Aby tego dokonać, konieczne jest odwołanie się do rozporządzeń (z 2002 r.<sup>1754</sup>, z 2008 r.<sup>1755</sup> oraz z 2018 r.<sup>1756</sup>), które regulują funkcjonowanie Agencji. W konsekwencji tego będzie można udzielić odpowiedzi na następujące pytania: jaka jest podstawa prawna i przesłanki odpowiedzialności umownej i pozaumownej EASA?; Czy EASA była stroną jakiegoś postępowania sądowego?; Czy Komisja Odwoławcza EASA rozpatrywała jakieś odwołania od podjętych przez dyrektora wykonawczego decyzji?; Kto i w jakim zakresie sprawuje kontrolę nad działalnością EASA?; Czy do Komisji Petycji Parlamentu Europejskiego były wnoszone jakieś petycje w związku z działalnością EASA?; Czy działalność EASA była rozpatrywana przez Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich?

### 1. Odpowiedzialność EASA

#### 1.1. Pojęcie odpowiedzialności

Zgodnie ze słownikiem PWN *odpowiedzialność* jest określana jako *obowiązek moralny lub prawny odpowiadania za swoje lub czyjeś czyny*<sup>1757</sup>. Z kolei *odpowiedzialność prawna* to *obowiązek ponoszenia przewidzianych przez przepisy prawne konsekwencji zachowania się własnego lub innych osób*<sup>1758</sup>. Należy podkreślić, iż w polskim systemie prawnym jest tylko jedno pojęcie *odpowiedzialności*<sup>1759</sup>. W

<sup>1754</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 240, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1755</sup> 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. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1756</sup> 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 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.).

<sup>1757</sup> Definicja odpowiedzialności: <https://sjp.pwn.pl/sjp/;2493511>, [dostęp: 07.04.2023 r.].

<sup>1758</sup> Definicja odpowiedzialności prawnej: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/odpowiedzialnosc-prawna;3949976.html>, [dostęp: 07.04.2023 r.].

<sup>1759</sup> Szerzej o pojęciu odpowiedzialności prawnej: M. Kurzynoga, *Odpowiedzialność prawna za strajk i inne formy pracowniczego protestu*, Warszawa 2018, s. 25-33.

języku polskim nie pojawia się inne określenie na ponoszenie ujemnych skutków zachowania.

M. Bovens określa *accountability*<sup>1760</sup> jako *a relationship between an actor and a forum, in which the actor has an obligation to explain and to justify his or her conduct, the forum can pose questions and pass judgment, and the actor may face consequences*<sup>1761</sup>. W ten sposób utożsamia on odpowiedzialność z relacją, która występuje między aktorem a forum. W ramach łączącego ich stosunku zachowanie aktora jest oceniane przez forum. Jednakże aktor jest zobowiązany do wyjaśnienia motywacji swojego negatywnego postępowania, aby zminimalizować możliwość poniesienia konsekwencji, wynikających z jego działań. Zważywszy na powyższą definicję, należy uznać, iż *accountability* może wiązać się z aspektem społecznym (ang. *social accountability*), politycznym (ang. *political accountability*), prawnym (ang. *legal accountability*), zawodowym (ang. *professional accountability*), administracyjnym (ang. *administrative accountability*)<sup>1762</sup>.

## 1.2. Rodzaje odpowiedzialności

Przenosząc powyższe rozważania na grunt agencji unijnej, jaką jest EASA, trzeba wskazać, iż w wersji angielskiej art. 340 TFUE został użyty wyraz *liability*, który w polskiej wersji TFUE został przetłumaczony na odpowiedzialność. Prawodawca unijny w podstawie traktatowej wyszczególnił podział odpowiedzialności na umowną<sup>1763</sup> oraz pozaumowną, które będą przedmiotem analizy w dalszej części rozdziału.

---

<sup>1760</sup> Szerzej o *accountability*: E. M. Busuioc, *European Agencies Law and Practices of Accountability*, Oxford 2013; M. Bovens, A. Wille, *Indexing watchdog accountability powers a framework for assessing the accountability capacity of independent oversight institutions*, *Regulation & Governance*, 2021, 15: 856-876; A. Wille, M. Bovens, *Watching EU watchdogs assessing the accountability powers of the European Court of auditors and the European Ombudsman*, *Journal of European Integration* 2022, vol. 44, no. 2, 183–206; A. Wille, *Political–Bureaucratic Accountability in the EU Commission: Modernising the Executive*, *West European Politics* 2010, 33:5, s. 1093-1116, DOI:10.1080/01402382.2010.486137; M. Bovens, *Two Concepts of Accountability: Accountability as a Virtue and as a Mechanism*, *West European Politics* 2010, 33:5, s. 946-967, DOI: 10.1080/01402382.2010.486119; praca doktorska E. M. Busuioc, *The Accountability of European Agencies: Legal Provisions and Ongoing Practices*, Utrecht 2010, s. 1- 282.

<sup>1761</sup> M. Bovens, *Analysing and Assessing Public Accountability. A Conceptual Framework*, European Governance Papers (EUROGOV), 2006 No. C-06-01, s. 9, <https://www.ihs.ac.at/publications/lib/ep7.pdf>, [dostęp: 07.04.2023 r.].

<sup>1762</sup> Ibidem, s. 16-18.

<sup>1763</sup> Szerzej o odpowiedzialności kontraktowej Unii Europejskiej: M. Kawczyńska, *Pozaumowna odpowiedzialność...*, s. 58-64.



## 1.2.1. Odpowiedzialność umowna EASA

### 1.2.1.1. Podstawa prawna odpowiedzialności umownej

Jedną z podstaw odpowiedzialności umownej Unii wynika z prawa pierwotnego, a dokładniej z art. 340 akapit 1 TFUE. Tym samym w sytuacji naruszenia postanowień umowy odpowiedzialność agencji będzie podlegać prawu właściwemu danej umowy<sup>1764</sup>. Zgodnie z orzecznictwem właściwość sądu Unii oraz odpowiedzialność stron będzie zależeć od klauzul umownych, np. klauzul prorogacyjnych i wyboru prawa mającego zastosowanie do umowy<sup>1765</sup>. Ponadto podkreśla się, że TSUE rozpatruje wyłącznie żądania, mające swoją podstawę w umowie, która zawiera klauzulę arbitrażową oraz te które mają bezpośredni związek z wynikającymi z takiej umowy zobowiązaniami (ang. *The Court may hear and determine only claims arising from a contract which was concluded with the Community and which contains the arbitration clause or claims that are directly connected with the obligations arising from that contract*)<sup>1766</sup>. W konsekwencji właściwość sądu Unii powinna być interpretowana w sposób ścisły, ponieważ ma charakter odstępstwa od prawa powszechnego<sup>1767</sup>.

Dokonując dalszej analizy art. 340 akapit 1 TFUE, należy rozważyć, jakie umowy mogą być zawierane przez Unię Europejską oraz jej jednostki organizacyjne. Zgodnie ze stanowiskiem doktryny UE może zawierać, np. umowy o dostawę towarów lub usług czy umowy o wsparcie finansowe projektu<sup>1768</sup>. W tym miejscu należy zadać pytanie, czy agencje unijne też mogą zawierać takie umowy? Jak wynika z orzecznictwa TSUE umowy zawierane przez Unię o dostawę towarów lub usług<sup>1769</sup> mogą dotyczyć, np. sprzątanía pomieszczeń<sup>1770</sup>, wykonywanie posadzki<sup>1771</sup>. Tym samym można założyć, że

---

<sup>1764</sup> Szerzej o sposobach poszukiwania prawa właściwego dla umów zawieranych przez Wspólnotę Europejską z podmiotami prywatnymi: M. Zachariasiewicz, *Sposoby poszukiwania prawa właściwego dla umów zawieranych przez Wspólnotę Europejską z podmiotami prywatnym*, „Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego”, t. 2 (2007), s. 115-147.

<sup>1765</sup> Wyrok Sądu (czwarta izba) z dnia 18 listopada 2015 r., d.d. Synergy Hellas Anonymi Emporiki Etaireia Parochis Ypiresion Pliroforikis przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa T-106/13, ECLI:EU:T:2015:860, pkt 144.

<sup>1766</sup> Ibidem oraz Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 18 grudnia 1986 r. Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Jan Zoubek, sprawa 426/85, EU:C:1986:501, pkt 11.

<sup>1767</sup> Wyrok Sądu (czwarta izba) z dnia 18 listopada 2015 r., d.d. Synergy Hellas Anonymi Emporiki Etaireia Parochis Ypiresion Pliroforikis przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa T-106/13, ECLI:EU:T:2015:860, pkt 144 i Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 18 grudnia 1986 r. Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Jan Zoubek, sprawa 426/85, EU:C:1986:501, pkt 11.

<sup>1768</sup> N. Półtorak, M. Zachariasiewicz [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Lacyjny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 340, s. 1011-1012.

<sup>1769</sup> Szerzej o umowach o wsparcie finansowe projektu: Ibidem.

<sup>1770</sup> Wyrok TS z 7.12.1976 r., 23/76, Luigi Pellegrini & C.S.A.S. v. Komisja Wspólnot Europejskich i Flexon Italia SPA, ECR 1976, nr 9, poz. 1807.

EASA też może zawierać takie umowy. Potwierdzić to może lista umów, jakie zawiera EASA z osobami fizycznymi lub prawnymi<sup>1772</sup>. Patrząc na jej treść, trzeba zauważyć, iż w 2021 roku Agencja podpisywała umowy, których przedmiotem było, np. tłumaczenie artykułów na 22 języki (nr kontraktu: 500011930, strona umowy: Centre de Traduction des Organes de, kwota: 45,100.00 euro), ubezpieczenie (nr kontraktu: 500011180, strona umowy: Basler Securitas, kwota: 15,946.73). Wśród podmiotów, z którymi EASA zawierała umowy, można wymienić, zarówno osoby fizyczne (np. eksperci), jak i prawne (np. Centre de Traduction des Organes de, Flightradar24 AB). Wśród tych podmiotów można także wskazać: Europejską Służbę Działań Zewnętrznych (ang. *European External Action Service, EEAS*) czy Komisją Europejską. W przypadku EEAS umowy dotyczyły kosztów biura i delegacji w Stanach Zjednoczonych (nr kontraktu: 500011338, kwota: 34,403.94 euro), Chinach (nr kontraktu: 500011337, kwota: 39,638.21 euro), Kanadzie (nr kontraktu: 500011336, kwota: 21,811.49 euro), Singapurze (nr kontraktu: 500011337, kwota: 118,968.19 euro)<sup>1773</sup>. Odnosząc się do Komisji, można zauważyć, iż umowy odnosiły się do, np. projektu PM<sup>2</sup> (nr kontraktu: 500011875, kwota: 127,200.00 euro). Oprócz tego EASA opracowała zestawienie innych umów, które określiła jako *specific contracts*<sup>1774</sup>. Odnosząc się do tej listy, można zauważyć, iż wśród podmiotów pojawiły się zarówno osoby fizyczne, jak i prawne. Przedmiotem umów były, np. usługi telefoniczne (nr kontraktu: 4600000551, strona umowy: Vodafone GmbH, kwota: 262,140.04 euro); catering (nr kontraktu: 4600000571, strona umowy: Bistro Essart GmbH & Co.Kg, kwota: 50,189.49 euro); porady prawne (nr kontraktu: 4600000649, strona umowy: Cms Hasche Sigle Partnerschaft Von, kwota: 45,000.00 euro).

Ponadto wskazuje się, że Unia zawiera umowy o wsparcie finansowe projektu. Jak to zostało określone w rozdziale V wśród stron umów tego typu, można wskazać EASA, która otrzymuje środki finansowe na realizację np. badań naukowych.

---

<sup>1771</sup> Wyrok TS z 13.11.1986 r., 220/85, *Fadex Nv v. Komisja Wspólnot Europejskich*, ECR 1986, nr 10, poz. 3387.

<sup>1772</sup> 2009-2021 Annual list of contractors, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/procurement>, [dostęp: 22.04.2023 r.].

<sup>1773</sup> 2021 Annual list of contractors, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/procurement>, [dostęp: 22.04.2023 r.].

<sup>1774</sup> Annual List of Specific Contracts - 2021, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/procurement>, [dostęp: 22.04.2023 r.].

Przykładem jest umowa (ang. *contribution agreement*)<sup>1775</sup> pomiędzy Unią Europejską a EASA odnośnie do projektu Horizon 2020<sup>1776</sup>.

Dokonując analizy wskazanej powyżej umowy między Unią Europejską, reprezentowaną przez Komisję Europejską a EASA, reprezentowaną przez dyrektora wykonawczego, można zauważyć, że umowa określa: cel; moment wejścia w życie; kwotę maksymalnego wkładu Unii; warunki płatności; sposób kontaktu. Ponadto dokument zawiera załączniki i podpisy stron. W załączniku nr II umowy pt. General Conditions of the EC-EASA Contribution Agreement strony określiły prawo właściwe w razie ewentualnych sporów<sup>1777</sup>. Zgodnie z art. 14 strony w pierwszej kolejności będą dążyły do polubownego załatwienia sporów. Umowa będzie podlegać prawu UE, które w razie potrzeby zostanie uzupełnione przez odpowiednie przepisy prawa belgijskiego. W przypadku braku polubownego rozwiązania wyłączną jurysdykcję ma Sąd lub, w przypadku odwołania, Trybunał Sprawiedliwości, ma wyłączną jurysdykcję. Ponadto wskazano, że takie powództwa muszą być wnoszone na podstawie art. 272 TFUE (klauzula arbitrażowa).

Odpowiadając na pytanie odnośnie do podstawy prawnej odpowiedzialności umownej, wynikającej z prawa wtórnego, należy odwołać się do rozporządzeń z 2002, 2008 i 2018 roku. W pierwszym z wymienionych dokumentów unijny prawodawca określił postanowienia odnoszące się do odpowiedzialności umownej w art. 22 ust. 1 i 2. W ustępie pierwszym powtórzono postanowienia z art. 340 akapit 1 TFUE. Natomiast w drugim ustępie wskazano, że to Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich był właściwy do rozstrzygania spraw na podstawie klauzul arbitrażowych w umowie zawartej przez Agencję. Analizując przepisy rozporządzeń z 2008 (art. 31 ust. 1 i 2) i 2018 roku (art. 97), można zauważyć, że stanowisko prawodawcy, co do odpowiedzialności umownej się nie zmieniło.

---

<sup>1775</sup> European Union contribution agreement with the European Union Aviation Safety Agency, MOVE/B3/SUB/2020-243/\$12.826742, <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/european-commission-and-easa-sign-contribution-agreement-aviation-safety>, [dostęp: 08.04.2023 r.].

<sup>1776</sup> Horizon 2020, Work Programme 2018-2020, 11. Smart, green and integrated transport, European Commission Decision C(2020)6320 of 17 September 2020, [https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2018-2020/main/h2020-wp1820-transport_en.pdf), [dostęp: 08.04.2023 r.].

<sup>1777</sup> Załącznik nr II, European Union contribution agreement with the European Union Aviation Safety Agency, MOVE/B3/SUB/2020-243/\$12.826742, s. 17, <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/european-commission-and-easa-sign-contribution-agreement-aviation-safety>, [dostęp: 08.04.2023 r.].

### 1.2.1.2. Przesłanki odpowiedzialności umownej

W art. 97 rozporządzenia nr 2018/1139 jest uregulowana kwestia odpowiedzialności umownej Agencji, która podlega prawu właściwemu dla danej umowy. Biorąc to pod uwagę, trzeba uznać, iż kontrakty podpisywane przez EASA będą wiążące. Można również domniemywać, iż agencja będzie ponosiła odpowiedzialność *ex contractu*, jeżeli zostaną wypełnione wszystkie jej przesłanki.

## 1.2.2. Odpowiedzialność pozaumowna EASA

### 1.2.2.1. Podstawy prawne odpowiedzialności pozaumownej

Odpowiedzialność pozaumowna Unii wynika z prawa pierwotnego, a dokładnie z art. 268<sup>1778</sup> i art. 340 akapit 2 TFUE<sup>1779</sup>. Tym samym w sytuacji powstania szkody Unia powinna je naprawić, zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla praw państw członkowskich<sup>1780</sup>. W tym miejscu należy zadać pytanie, czy tylko instytucje wymienione w art. 13 TUE mogą ponosić odpowiedzialność na mocy wskazanego powyżej przepisu prawnego? Jak argumentuje TSUE: *The Court of Justice has in the past ruled that the term 'institution' used in the second paragraph of Article 288 EC must not be understood as referring only to the Community institutions listed in Article 7 EC. The term also covers, with regard to the system of non-contractual liability established by the Treaty, all other Community bodies established by the Treaty and intended to contribute to achievement of the Community's objectives*<sup>1781</sup>. Zważywszy na powyższe stanowisko TSUE, można stwierdzić, że nie tylko instytucje, które są enumeratywnie wyszczególnione w obecnym art. 13 TUE (Parlament Europejski, Rada Europejska, Rada, Komisja Europejska, TSUE, Europejski Bank Centralny, Trybunał Obrachunkowy), mogą ponosić odpowiedzialność pozaumowną, ale też inne organy (np. Europejski Rzecznik Praw Obywatelskich<sup>1782</sup>) czy agencje unijne (np. EASA, Europejska Agencja Leków, Frontex, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego). W tym względzie można wskazać następujące przykłady: sprawa T-102/13 Heli-Flight

---

<sup>1778</sup> Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w sporach dotyczących odszkodowań określonych w artykule 340 akapity drugi i trzeci.

<sup>1779</sup> P. Craig, *EU Administrative Law*, Oxford 2012, s. 157.

<sup>1780</sup> Szerzej o podstawach odpowiedzialności pozaumownej agencji Unii Europejskiej: M. Zieliński, *Podstawy odpowiedzialności pozaumownej agencji Unii Europejskiej*, [w:] *Unia Europejska a prawo międzynarodowe. Księga Jubileuszowa dedykowana prof. Elżbiecie Dyni*, red. L. Brodowski, D. Kuźniar-Kwiątek, Rzeszów 2015, s. 407-416.

<sup>1781</sup> Wyrok Sądu pierwszej instancji (trzecia izba) z dnia 10 kwietnia 2002 r., Frank Lamberts przeciwko Europejskiemu Rzecznikowi Praw Obywatelskich, Sprawa T-209/00, pkt 49, ECLI:EU:T:2002:94.

<sup>1782</sup> Ibidem.

GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)<sup>1783</sup>, sprawa T-441/15 European Dynamics Luxembourg SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Leków<sup>1784</sup>, sprawa T-849/19 Leonardo SpA przeciwko Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej (Frontex<sup>1785</sup>)<sup>1786</sup>, sprawa T-518/09 Ecoceane przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)<sup>1787</sup>.

Chcąc udzielić odpowiedzi na pytanie odnośnie do podstawy prawnej odpowiedzialności pozaumownej, wynikającej z prawa wtórnego, należy odwołać się do rozporządzeń z 2002, 2008 i 2018 roku. Rozpatrując ich przepisy, można stwierdzić, iż postanowienia odnośnie do odpowiedzialności pozaumownej EASA się nie zmieniły od początku powstania tej agencji. Począwszy od 2002 roku (art. 22 ust. 3) i 4), następnie 2008 (art. 31 ust. 3 i 4), a skończywszy na 2018 roku (art. 97 ust. 3 i 4) prawodawca unijny wskazuje, że EASA powinna naprawić szkody, które zostały wyrządzone przez jej służby lub jej pracowników w trakcie wykonywania ich funkcji. Określono również, że w sporach związanych z naprawieniem szkód jest właściwy Trybunał Sprawiedliwości.

Przykładem, który dotyczył odpowiedzialności pozaumownej EASA, była sprawa T-297/09 (Evropaïki Dynamiki przeciwko EASA), dotycząca żądania stwierdzenia nieważności decyzji o wyborze ofert w procedurze przetargowej EASA<sup>1788</sup>.

### 1.2.2.2. Przesłanki odpowiedzialności pozaumownej

Jak wynika z orzecznictwa, aby agencja unijna poniosła odpowiedzialność pozaumowną, muszą zostać spełnione przesłanki: bezprawności zarzucanego instytucji

---

<sup>1783</sup> Wyrok Sądu (ósma izba) z dnia 11 grudnia 2014 r., Heli-Flight GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa T-102/13, ECLI:EU:T:2014:1064.

<sup>1784</sup> Wyrok Sądu (czwarta izba) z dnia 17 lutego 2017 r., European Dynamics Luxembourg SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Leków, sprawa T-441/15, ECLI:EU:T:2017:104.

<sup>1785</sup> Szerzej o Frontex: praca doktorska M. H. Ziemblicki, Frontex jako agencja wyspecjalizowana Unii Europejskiej, Białystok 2021, [https://repozytorium.uwb.edu.pl/jspui/bitstream/11320/13429/1/M\\_H\\_Ziemblicki\\_Frontex\\_jako\\_agencja\\_wyspecjalizowana\\_Unii\\_Europejskiej.pdf](https://repozytorium.uwb.edu.pl/jspui/bitstream/11320/13429/1/M_H_Ziemblicki_Frontex_jako_agencja_wyspecjalizowana_Unii_Europejskiej.pdf), [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1786</sup> Wyrok Sądu (dziewiąta izba w składzie powiększonym) z dnia 26 stycznia 2022 r., Leonardo SpA przeciwko Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej, sprawa T-849/19, ECLI:EU:T:2022:28.

<sup>1787</sup> Wyrok Sądu (ósma izba) z dnia 16 września 2013 r., Ecoceane przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), sprawa T-518/09, ECLI:EU:T:2013:476.

<sup>1788</sup> Sprawa T-297/09: Skarga wniesiona w dniu 22 lipca 2009 r. — Evropaïki Dynamiki przeciwko EASA, Dz.U. C 233 z 26.9.2009, str. 18—19.

postępowania, rzeczywistego charakteru szkody i istnienia związku przyczynowego między zarzucanym postępowaniem a ponoszoną szkodą<sup>1789</sup>.

Pierwsza z przesłanek - zdaniem Sądu - musi przejawiać się istotnym naruszeniem normy prawnej, która przyznała uprawnienia jednostkom. Jak wynika z orzecznictwa<sup>1790</sup> postępowanie agencji wyrządzające szkodę, *może mieć formę podjęcia (lub zaniechania) czynności administracyjnych, czynności faktycznych, a także wydania aktu prawnego o charakterze indywidualnym lub generalnym. Może to być zarówno działanie, jak i zaniechanie wykonania obowiązku. Jednak zaniechanie wykonania czynności uznaniowej nie rodzi odpowiedzialności odszkodowawczej, gdyż nie wynika z naruszenia obowiązku działania*<sup>1791</sup>.

Drugą przesłanką jest szkoda. Jak zaznacza M. Kawczyńska, szkodę można postrzegać jako *uszczerbek w dobrach poszkodowanego, polegający na różnicy między stanem tych dóbr, powstałym wskutek zdarzenia szkodzącego a stanem, jaki by istniał, gdyby to zdarzenie nie nastąpiło*<sup>1792</sup>. Należy podkreślić, iż zgodnie z orzecznictwem powinna być rzeczywista<sup>1793</sup> i pewna<sup>1794</sup>.

Trzecia przesłanka - związek przyczynowy między bezprawnym zachowaniem oraz powstałą szkodą. Aby wyjaśnić, czym charakteryzuje się związek przyczynowy, należy odwołać się do orzecznictwa. Zgodnie ze stanowiskiem pojawiającym się w orzecznictwie *za normalne następstwo danego zdarzenia uważa się taki skutek, który „zazwyczaj”, „w zwykłym porządku rzeczy” jest konsekwencją tego zdarzenia, a zatem, jeżeli zdarzenie to ogólnie sprzyja jego wystąpieniu. Jako czynnik osłabiający szansę uznania dwóch zdarzeń za pozostające w normalnym związku przyczynowym uznaje się dzielący je duży przedział czasu. W sytuacjach granicznych rozstrzygające znaczenie przypada ze względu na niedookreśloność zwrotu „normalne następstwa” poczuciu*

---

<sup>1789</sup> Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 16 grudnia 2010 r. Systran SA i Systran Luxembourg SA przeciwko Komisji Europejskiej, Sprawa T-19/07, Zbiór Orzeczeń 2010 II-06083, (por. pkt 126, 127, 268); Wyrok Sądu (czwarta izba) z dnia 18 listopada 2015 r., d.d. Synergy Hellas Anonymi Emporiki Etaireia Parochis Ypiresion Pliroforikis przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa T-106/13, ECLI:EU:T:2015:860, pkt 143; Wyrok Sądu (druga izba w składzie powiększonym) z dnia 10 listopada 2021 r. Liam Jenkinson przeciwko Radzie Unii Europejskiej i in, sprawa T-602/15 RENV, pkt 221; Szerzej o przesłankach odpowiedzialności odszkodowawczej Unii: M. Kawczyńska, *Pozaumowna odpowiedzialność...*, s. 242-303.

<sup>1790</sup> Wyrok Trybunału z dnia 28 kwietnia 1971 r., Alfons Lütticke GmbH przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Sprawa 4-69, ECLI:EU:C:1971:40.

<sup>1791</sup> N. Półtorak, M. Zachariasiewicz [w:] *Traktat o funkcjonowaniu...*, s. 1035.

<sup>1792</sup> M. Kawczyńska, *Pozaumowna odpowiedzialność...*, s. 277.

<sup>1793</sup> Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 16 grudnia 2010 r. Systran SA i Systran Luxembourg SA przeciwko Komisji Europejskiej, Sprawa T-19/07, Zbiór Orzeczeń 2010 II-06083, (por. pkt 126, 127, 268).

<sup>1794</sup> M. Kawczyńska, *Pozaumowna odpowiedzialność...*, s. 278.

prawnemu sędziemu<sup>1795</sup>. Ponadto, aby stwierdzić, czy istnieje normalny związek przyczynowy, należy ustalić, czy fakt wskazany jako przyczyna szkody stanowi *conditio sine qua non* jej wystąpienia<sup>1796</sup>. Jeżeli w rozpatrywanym stanie faktycznym nie pojawią się te trzy przesłanki, to nie powstanie odpowiedzialność pozaumowna EASA.

## 2. Postępowanie odwoławcze EASA

### 2.1. Pojęcie, podstawa prawna i ogólne zasady

Na samym początku rozważań konieczne jest wyjaśnienie, czym jest postępowanie odwoławcze<sup>1797</sup>. Zgodnie ze słownikiem PWN jest to *postępowanie przed organem państwa II instancji, uruchamiane wskutek skargi uprawnionej osoby, mające na celu skontrolowanie poprawności pod względem faktycznym i prawnym decyzji lub rozstrzygnięcia wydanego przez organ państwa w I instancji*<sup>1798</sup>. Przenosząc powyższą definicję na grunt agencji unijnych, trzeba dokonać jej modyfikacji. W tym względzie postępowanie odwoławcze rozpocznie się z chwilą wniesienia odwołania od decyzji wydanej przez dyrektora wykonawczego agencji unijnej. W tej sytuacji organem właściwym do rozpatrzenia odwołania jest komisja odwoławcza (ang. *The Board of Appeal, BoA*). Jak wynika z przyjętej linii orzeczniczej postępowanie przed BoA nie ma charakteru sądowego, lecz administracyjny<sup>1799</sup>. Ponadto wedle innego wyroku TSUE komisja odwoławcza nie może być uznawana jako Trybunał<sup>1800</sup>.

Odpowiadając na pytanie odnośnie do podstawy prawnej powstania komisji odwoławczej (ang. *The Board of Appeal of the European Union Aviation Safety Agency*,

---

<sup>1795</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 21 marca 2003 r., III CZP 6/03, Biul. SN 2003, nr 3, s. 12 i "Monitor Prawniczy" 2003, nr 8, s. 338, <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia1/iii%20czp%206-03.pdf>, [dostęp: 08.04.2023 r.].

<sup>1796</sup> Ibidem.

<sup>1797</sup> Szerzej o postępowaniu odwoławczym agencji unijnych: M. Chamon, *EU Agencies. Legal and Political Limits to the Transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 338-346.

<sup>1798</sup> Definicja postępowania odwoławczego: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/postepowanie-odwolawcze;4009614.html#:~:text=post%C4%99powanie%20odwo%C5%82awcze%3A,organ%20pa%C5%84stwa%20w%20I%20instancji>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1799</sup> Wyrok Sądu pierwszej instancji (czwarta izba) z dnia 20 kwietnia 2005 r. Krüger GmbH & Co. KG przeciwko Urzędowi Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego, sprawa T-273/02, pkt 62, ECLI:EU:T:2005:134.

<sup>1800</sup> Wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie T-63/01 Procter & Gamble przeciwko OHIM (Kształt mydła), Rec. str. II-5255, pkt 22 i 23, ECLI:EU:T:2002:317.

BoA)<sup>1801</sup> i wnoszenia odwołania do niej, należy wskazać rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE<sup>1802</sup> oraz rozporządzenie nr 2018/1139.

### **Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE.**

Mając na względzie ten akt prawny, można stwierdzić, iż prawodawca unijny przyznał Komisji Europejskiej uprawnienia, co do określania kwalifikacji komisji odwoławczej EASA. Art. 2 ust. 1 zakłada, iż przewodniczącym BoA jest osoba o wykształceniu prawniczym, a dwóch pozostałych członków BoA muszą mieć wykształcenie techniczne<sup>1803</sup>. Ponadto w pozostałych postanowieniach rozporządzenia określone są, np.: zasady obrad, głosowania, prac Sekretariatu.

### **Rozporządzenie nr 2018/1139.**

Zgodnie z treścią art. 108 rozporządzenia nr 2018/1139 można się odwołać od decyzji Agencji, które zostały przyjęte na podstawie art. 64, 65<sup>1804</sup>, 76 ust. 6<sup>1805</sup>, art. 77-83<sup>1806</sup>, 85<sup>1807</sup> lub 126<sup>1808</sup>. Wyżej wymienione regulacje odnoszą się do środków użytych w przypadku pilnych problemów z zakresu bezpieczeństwa cywilnego, dochodzenia prowadzonego przez Agencję czy certyfikacji: zdatności do lotu; zgodności z wymogami ochrony środowiska; załogi; wyposażenia lotnisk, organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego. Ponadto na mocy art. 126 przysługuje odwołanie od decyzji w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez EASA. Organem uprawnionym do rozpatrywania odwołań jest Komisja odwoławcza (ang. *The Board of Appeal of the European Union Aviation Safety Agency*)<sup>1809</sup>. Na podstawie art. 109 osoby fizyczne lub prawne, będące adresatami decyzji, są uprawnione do wniesienia odwołania. Co więcej, do katalogu osób uprawnionych należą też osoby związane bezpośrednio i indywidualnie z decyzją, która nie była do nich skierowana. Należy zauważyć, iż rozporządzenie określa formę oraz termin wniesienia odwołania (art. 110). Osoba

---

<sup>1801</sup> Szerzej o BoA EASA: M. Simoncini, M. Verissimo, *The EASA Board of Appeal in Search of Identity: An Effective Filter between Administration and Courts?* [w:] *Boards of Appeal of EU Agencies*, red. M. Chamon, A. Volpato, M. Eliantonio, Oxford 2022, s. 103-121.

<sup>1802</sup> Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz. U. UE. L. z 2004 r. Nr 16, str. 20.

<sup>1803</sup> Ibidem.

<sup>1804</sup> Przepisy dotyczące przenoszenia obowiązków na wniosek organizacji działających w więcej niż jednym państwie członkowskim.

<sup>1805</sup> Przepis odnosi się do „Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na pilne problemy z zakresu bezpieczeństwa objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez...”.

<sup>1806</sup> Przepisy dotyczące certyfikacji.

<sup>1807</sup> Artykuł odnosi się do monitorowania państw członkowskich.

<sup>1808</sup> Artykuł dotyczy opłat i honorariów.

<sup>1809</sup> Na potrzeby pracy dalej nazwana komisją, the BoA, BoA. Szerzej o BoA: M. Simoncini, M. Verissimo, *The EASA Board...*, s. 103-121.



uprawniona powinna w ciągu dwóch miesięcy od momentu powiadomienia lub w przypadku braku takiego powiadomienia, od chwili kiedy dana osoba dowiedziała się o zastosowanym środku przez Agencję, złożyć odwołanie w formie pisemnej do sekretariatu komisji odwoławczej. Istotne jest to, że przed rozpatrzeniem odwołania przez komisję, Agencja może zmienić decyzję. W takiej sytuacji dyrektor wykonawczy ustala, czy odwołanie jest zasadne, czy nie. Jeżeli po rozpatrzeniu odwołania uzna, iż jest ono zasadne, może zmienić swoją decyzję. Termin jest ograniczony do dwóch miesięcy od powiadomienia od komisji odwoławczej. Wypada zaznaczyć, że brak zmiany decyzji przez dyrektora wykonawczego nie skutkuje zawieszeniem wykonania decyzji, bowiem Agencja musi bezzwłocznie zdecydować w tej kwestii. Wniesienie odwołania nie ma skutku zawieszającego decyzji. Następnie, na mocy art. 112, komisja odwoławcza rozstrzyga, czy odwołanie jest dopuszczalne i zasadne. Jej działanie jest niezwłoczne. W dalszej części przepisu jest zawarte, że komisja może wezwać strony postępowania odwoławczego do wnoszenia w określonym terminie pisemnych uwag do powiadomień skierowanych do stron lub do komunikatów pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Co więcej, komisja odwoławcza jest uprawniona, aby zdecydować o przeprowadzeniu spotkania wyjaśniającego (ang. *hold an oral hearing*)<sup>1810</sup>, z urzędu albo na uzasadniony wniosek jednej ze stron. W przypadku, gdy odwołanie nie jest dopuszczalne i bezzasadne, komisja może odrzucić odwołanie. Należy wskazać, że komisja może też uznać odwołanie za dopuszczalne i zasadne. W konsekwencji tego Agencja podejmie nową zawierającą uzasadnienie decyzję z uwzględnieniem decyzji komisji odwoławczej (art. 113).

### ***Kodeks postępowania Komisji odwoławczej i poradnik.***

Warte podkreślenia jest to, iż postępowanie przed komisją odwoławczą ma określone zasady, które są wskazane w *Kodeksie postępowania Komisji odwoławczej* (ang. *Code of Conduct for the EASA Board of Appeal*)<sup>1811</sup>. Zgodnie z nim członkowie komisji odwoławczej powinni być bezstronni, niezależni w wykonywaniu swoich funkcji. Ponadto nie mogą przyjmować żadnych instrukcji oraz przestrzegać zasady proporcjonalności w odniesieniu do realizowanego celu. Co więcej, członek komisji powinien powstrzymać się od zajmowania się sprawami, które dotyczą jego lub jego

---

<sup>1810</sup> On 25 March 2013 the Board asked the Appellant whether he wished an oral hearing to be held, in accordance with Article 48(2) of the Regulation ze sprawy: AP/03/2012/LUCK.

<sup>1811</sup> Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano przetłumaczenia tego tytułu. Code of Conduct for the EASA Board of Appeal, PO.ISM.00016., <https://www.easa.europa.eu/downloads/3812/en>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

rodziny, krewnych czy przyjaciół.

Oprócz wspomnianego Kodeksu istnieje też niewiążący dokument (WI.IMS.00123-001), odnoszący się do procedury wnoszenia odwołania do komisji<sup>1812</sup>. Przyjmuje on formę poradnika, który ma wspomóc osoby uprawnione do spełnienia warunków formalnych wniesienia odwołania do komisji. Po pierwsze, należy w sposób poprawny wypełnić formularz zgłoszenia odwołania wraz z dodaniem wymaganych załączników<sup>1813</sup>. Ważne, aby był on kompletny. Po drugie, trzeba uiścić opłatę za odwołanie w ciągu 60 dni kalendarzowych od momentu jego wniesienia. Po trzecie, osoba uprawniona musi zachować dwumiesięczny termin na wniesienie odwołania. W przypadku niedopełnienia tych przesłanek komisja może uznać odwołanie za niedopuszczalne.

### ***Regulamin postępowania przed Komisją odwoławczą EASA.***

Innym dokumentem, który dotyczy komisji odwoławczej, jest *Regulamin postępowania przed Komisją odwoławczą EASA* (ang. *Rules of procedure of the Board of Appeal of EASA*)<sup>1814</sup>. Zgodnie z nim the BoA składa się z Przewodniczącego (ang. *The Chairperson*) oraz dwóch innych członków. Kadencja członków komisji, w tym przewodniczącego i ewentualnych zastępców, wynosi pięć lat i można ją przedłużyć o kolejne pięć lat. Kadencja rozpoczyna się w dniu powołania przez Zarząd Agencji. Członkowie komisji powinni być niezależni oraz nie mogą przyjmować instrukcji od rządów czy innych instytucji (art. 3 ust. 2). Warto dodać, że nie pełnią oni żadnych innych funkcji w Agencji, ale mogą pracować w niepełnym wymiarze czasu pracy. W regulaminie podkreślono, że członkowie nie mogą być usuwani ze stanowiska ani z listy wykwalifikowanych kandydatów w czasie trwania ich kadencji, chyba że istnieją poważne podstawy do takiego odwołania oraz Komisja Europejska, po zasięgnięciu opinii Zarządu Agencji, podjęła decyzję w tej sprawie. Uprawnioną instytucją UE do przyjmowania aktów delegowanych w celu określenia kwalifikacji wymaganych od członków komisji, ich statusu i stosunku umownego z Agencją, uprawnień

---

<sup>1812</sup> Practice directions to parties to appeal proceedings before the Board of Appeal of EASA, WI.IMS.00123-001, <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1813</sup> Wypełnienie formularza jest zalecane przez komisję odwoławczą. <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20Notification%20Form.pdf>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1814</sup> Na potrzeby pracy angielska nazwa została przetłumaczona na język polski analogicznie do tłumaczenia Rules of procedure of the General Court, które oficjalnie zostało przetłumaczone na Regulamin postępowania przed Sądem. Dokument pt. Rules of procedure of the Board of Appeal of EASA, WI.ISM.00122-001 znajduje się na stronie: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

poszczególnych członków w fazie przygotowawczej decyzji oraz zasad i procedury głosowania, jest Komisja Europejska.

W regulaminie unormowano także kwestie odnoszące się do roli przewodniczącego, sprawozdawcy (ang. *The rapporteur*) czy sekretarza (ang. *The Registrar*). W świetle art. 7 w obradach uczestniczą wyłącznie członkowie the BoA. Jednakże Przewodniczący może zezwolić na uczestnictwo innych urzędników, takich jak personel Kancelarii lub tłumacze. Obrady komisji są tajne, a w ich trakcie opinia sprawozdawcy jest wysłuchiwana jako pierwsza, a przewodniczącego jako ostatni. Decyzje są podejmowane większością głosów jej członków. Niemniej jednak w przypadku równej liczby głosów decyduje głos Przewodniczącego. W przypadku konieczności przeprowadzenia głosowania, głosy będą oddawane we wspomnianej powyżej kolejności, tzn. pierwszy sprawozdawca, ostatni przewodniczący. Wstrzymanie się od oddania głosu jest niedozwolone.

Trzeba zaznaczyć, iż wedle art. 13 regulaminu wnoszone odwołania są wpisywane do rejestru w kolejności wpływu dokumentów podlegających rejestracji. Tym samym pisma procesowe są rejestrowane z chwilą ich złożenia w sekretariacie. Dokumenty sporządzone przez komisję podlegają rejestracji w dniu ich wystawienia. Wpis do rejestru zawiera informacje niezbędne do identyfikacji dokumentu, a w szczególności:

- a) datę rejestracji;
- b) odniesienie do sprawy;
- c) charakter dokumentu;
- d) datę dokumentu.

W dalszej części regulaminu doprecyzowano kwestię wnoszenia odwołania, np. krąg osób uprawnionych, podstawę prawną, formę, terminy czy sposób reprezentacji. Co więcej, w dokumencie pojawiają się artykuły odnoszące się do etapów postępowania (art. 24 i następne) czy wymogów formalnych decyzji Komisji odwoławczej (art. 34).

Biorąc pod uwagę powyższe dokumenty, można stwierdzić, iż szczegółowe określenie zasad przeprowadzenia postępowania przed BoA, będzie pomocne dla osób, które nie zgadzają się z decyzją dyrektora wykonawczego w sprawach indywidualnych. W ten sposób uprawnione podmioty mogą próbować zmienić decyzję bez konieczności składania skargi do TSUE.

## 2.2. Przykłady spraw rozpatrywanych przez Komisję Odwoławczą

Trzeba wskazać, iż komisja odwoławcza do tej pory zajmowała się następującymi sprawami:<sup>1815</sup>

-AP/01/2012 Heli-Flight GmbH & Co. KG<sup>1816</sup>. W tej sprawie, dotyczącej uzyskania zatwierdzenia warunków lotu w odniesieniu do helikoptera typu Robinson R66 (numer serii 0034), komisja odwoławcza uznała skargę za nieuzasadnioną. Swoją decyzję argumentowała tym, iż certyfikat wydany przez FAA nie jest tożsamy z certyfikatem unijnym. Zgodnie z umową pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Unią Europejską w odniesieniu do bezpieczeństwa lotniczego<sup>1817</sup>, certyfikaty wydawane przez FAA i EASA mogą się różnić. Osoba wnosząca apelację zdecydowała się na wniesienie skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (Sprawa T-102/13: Skarga wniesiona w dniu 14 lutego 2013 r. — Heli-Flight przeciwko EASA)<sup>1818</sup>.

-AP/03/2012/LUCK<sup>1819</sup>. W tej sprawie, dotyczącej zaklasyfikowania samolotu jako historycznego, komisja odwoławcza uznała odwołanie za niedopuszczalne. Osoba wnosząca apelację nie zdecydowała się na wniesienie skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

-AP/04/2013/Robinson Helicopter Company<sup>1820</sup>. W tej sprawie, dotyczącej faktury za certyfikację, komisja odwoławcza uznała odwołanie za niedopuszczalne.

-AP/06/2013/Issoire Aviation<sup>1821</sup>. W tej sprawie, dotyczącej poziomu hałasu w silniku samolotu<sup>1822</sup>, komisja odwoławcza uznała odwołanie za niedopuszczalne. W treści uzasadnienia nawiązano m.in. do rozporządzenia nr 748/2012, które reguluje kwestie

---

<sup>1815</sup>W zestawieniu uwzględniono sprawy, które są dostępne na stronie oraz stan na 21.01.2022 r. <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1816</sup> AP/01/2012 Heli-Flight GmbH & Co. KG 17.12.2012 r., <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/DECISION%20OF%20EASA%20BOARD%20OF%20APPEAL%2017%2012%2012%20AP%2001%2012%20HELIFLIGHT%20EN.PDF>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1817</sup>Umowa między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 291 z 9.11.2011, str. 3—44.

<sup>1818</sup>Sprawa T-102/13, Skarga wniesiona w dniu 14 lutego 2013 r. — Heli-Flight przeciwko EASA, Sprawa T-102/13, Dz.U. C 123 z 27.4.2013, str. 18—19.

<sup>1819</sup> AP/03/2012/LUCK z 30.04.2013 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20decision%20AP\\_03\\_2012\\_LUCK.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20decision%20AP_03_2012_LUCK.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1820</sup> AP/04/2013/Robinson Helicopter Company 17.01.2014 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20Decision%20AP\\_04\\_2013\\_ROBINSON.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20Decision%20AP_04_2013_ROBINSON.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1821</sup> AP/06/2013/Issoire Aviation z 21.11.2014 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_06\\_2013%20-%20final%20decision.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_06_2013%20-%20final%20decision.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1822</sup>Szerzej o certyfikatach poziomu emisji hałasu: <https://www.easa.europa.eu/domains/environment/easa-certification-noise-levels>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

certyfikacji statków powietrznych<sup>1823</sup>. Tym samym wspomniany stan faktyczny odnosił się do bezpieczeństwa lotniczego. Należy dodać, iż osoba wnosząca apelację (osoba prawna) nie zdecydowała się na skorzystanie z obecnego art. 114 rozporządzenia 1139/2018 i wniesienie skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

-AP/10/2017/Reiner Stemme Utility Air-systems GmbH<sup>1824</sup>. W tej sprawie, dotyczącej rozliczenia faktury nr 90091554, komisja odwoławcza uznała odwołanie za nieuzasadnione. W konsekwencji tego osoba wnosząca apelację zdecydowała się na wniesienie skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (skarga rozpatrywana przez Sąd, Sprawa T-371/18: Skarga wniesiona w dniu 18 czerwca 2018 r. – Reiner Stemme Utility Air Systems / EASA<sup>1825</sup>).

Analizując dotychczasową działalność the BoA, należy stwierdzić, iż tylko dwie sprawy spośród pięciu dostępnych na stronie EASA, dotyczyły bezpieczeństwa lotniczego (AP/01/2012 Heli-Flight GmbH & Co. KG<sup>1826</sup>, AP/06/2013/Issoire Aviation<sup>1827</sup>). Co więcej, komisja we wszystkich przypadkach zdecydowała, iż wniesione odwołanie jest nieuzasadnione albo niedopuszczalne. Warto dodać, że bieg sprawy dotyczącej Heli-Flight GmbH & Co. KG nie zakończył się tylko na odwołaniu do the BoA. Strona wniosła skargę do Trybunału Sprawiedliwości UE (dokładnie do Sądu). Następnie został wydany wyrok przez Sąd, od którego zostało wniesione odwołanie do Trybunału Sprawiedliwości (*sensu stricto*). Ostatnim etapem tej sprawy był wyrok Trybunału Sprawiedliwości.

Nie można zapomnieć o tym, iż po wyczerpaniu wszystkich procedur odwoławczych osoby uprawnione mogą wnieść skargę do Trybunału Sprawiedliwości UE (art. 114 ust. 2).

---

<sup>1823</sup>Rozporządzenie Komisji (UE) NR 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

<sup>1824</sup> AP/10/2017/Reiner Stemme Utility Air-systems GmbH z 19.04.2018 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_10\\_2017%20Decision%20of%20BoA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_10_2017%20Decision%20of%20BoA.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1825</sup> Skarga wniesiona w dniu 18 czerwca 2018 r. – Reiner Stemme Utility Air Systems / EASA, Dz.U. C 276 z 6.8.2018, str. 58—59.

<sup>1826</sup> AP/01/2012 Heli-Flight GmbH & Co. KG 17.12.2012 r., <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/DECISION%20OF%20EASA%20BOARD%20OF%20APPEAL%2017%2012%20AP%2001%2012%20HELIFLIGHT%20EN.PDF>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1827</sup> AP/06/2013/Issoire Aviation z 21.11.2014 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_06\\_2013%20-%20final%20decision.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_06_2013%20-%20final%20decision.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

Ponadto należy zauważyć, że w porównaniu do osób fizycznych i prawnych z art. 109, państwa członkowskie oraz instytucje Unii mogą wnosić skargi na decyzje Agencji bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości. Tym samym nie obowiązują ich procedury odwoławcze w Agencji, które zostały określone w art. 108-113 rozporządzenia nr 2018/1139.

### 3. Kontrola sądowa

W świetle art. 114 rozporządzenia nr 1139/2018 można wnieść do Trybunału Sprawiedliwości UE skargi:

- o unieważnienie aktów Agencji, które wywierają skutek prawny względem stron trzecich,
- na bezczynność,
- dotyczące odpowiedzialności pozaumownej,
- dotyczące odpowiedzialności umownej za szkody wyrządzone na skutek działań Agencji. Należy zauważyć, że w porównaniu do osób fizycznych i prawnych z art. 109, państwa członkowskie oraz instytucje Unii mogą wnosić skargi na decyzje Agencji bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości. Tym samym nie obowiązują ich procedury odwoławcze w Agencji, które zostały określone w art. 108-113. Trzeba dodać, iż Agencja musi podjąć wszelkie niezbędne środki, aby wykonać wyrok Trybunału.

W tym względzie należy wskazać, że od momentu powstania Agencji do chwili obecnej<sup>1828</sup>, zostały wniesione do Trybunału UE następujące skargi:

- Sprawa T-30/04: Skarga wniesiona w dniu 28 stycznia 2004 r. — João Andrade Sena przeciwko EASA<sup>1829</sup>, dotycząca żądania stwierdzenia nieważności decyzji o wyborze innej osoby na stanowisko dyrektora wykonawczego. Strona skarżąca-osoba prawna.
- Sprawa T-297/09: Skarga wniesiona w dniu 22 lipca 2009 r. — Evropaïki Dynamiki przeciwko EASA<sup>1830</sup>, dotycząca żądania stwierdzenia nieważności decyzji o wyborze ofert w procedurze przetargowej EASA. Strona skarżąca-osoba prawna.
- Sprawa F-81/11: Skarga wniesiona w dniu 8 sierpnia 2011 r. — ZZ przeciwko

---

<sup>1828</sup>Stan na 23.05.2023 r.

<sup>1829</sup> Action brought on 28 January 2004 by João Andrade Sena against European Air Safety Agency, Dz.U. C 94 z 17.4.2004, str. 45—46.

<sup>1830</sup>Sprawa T-297/09: Skarga wniesiona w dniu 22 lipca 2009 r. — Evropaïki Dynamiki przeciwko EASA, Dz.U. C 233 z 26.9.2009, str. 18—19.

EASA<sup>1831</sup>, dotycząca przeniesienia skarżącego na stanowisko niekierownicze. Strona skarżąca-osoba fizyczna.

-Sprawa F-8/12: Skarga wniesiona w dniu 20 stycznia 2012 r. — ZZ przeciwko EASA<sup>1832</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o rozwiązaniu umowy o pracę oraz naprawienia szkody.

-Sprawa F-40/12: Skarga wniesiona w dniu 20 marca 2012 r. — ZZ przeciwko EASA<sup>1833</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenie nieważności decyzji w sprawie rozwiązania umowy o pracę oraz żądanie naprawienia szkody.

-Sprawa F-62/12: Skarga wniesiona w dniu 15 czerwca 2012 r. — ZZ przeciwko EASA<sup>1834</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o wyliczeniu dodatku do uprawnień emerytalnych uzyskanych przed rozpoczęciem służby.

-Sprawa T-102/13: Skarga wniesiona w dniu 14 lutego 2013 r. — Heli-Flight przeciwko EASA<sup>1835</sup>. Strona skarżąca (osoba prawna) wnosi o stwierdzenie nieważności decyzji oddalającej wniosek o zatwierdzenie warunków lotu helikoptera Robinson R66 (numer seryjny 0034).

-Sprawa F-3/14: Skarga wniesiona w dniu 10 stycznia 2014 r. - ZZ przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)<sup>1836</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o przedłużeniu umowy o pracę.

-Sprawa F-6/15: Skarga wniesiona w dniu 21 stycznia 2015 r. – ZZ/EASA<sup>1837</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o rozwiązaniu umowy o pracę.

-Sprawa F-51/15: Skarga wniesiona w dniu 27 marca 2015 r. – FR/EASA<sup>1838</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o zwolnieniu z pracy po zakończeniu okresu próbnego.

---

<sup>1831</sup>Sprawa F-81/11: Skarga wniesiona w dniu 8 sierpnia 2011 r. — ZZ przeciwko EASA, Dz.U. C 340 z 19.11.2011, str. 41—41.

<sup>1832</sup>Sprawa F-8/12: Skarga wniesiona w dniu 20 stycznia 2012 r. — ZZ przeciwko EASA, Dz.U. C 65 z 3.3.2012, str. 28—28.

<sup>1833</sup>Sprawa F-40/12: Skarga wniesiona w dniu 20 marca 2012 r. — ZZ przeciwko EASA, Dz.U. C 184 z 23.6.2012, str. 24—24.

<sup>1834</sup>Skarga wniesiona w dniu 15 czerwca 2012 r. — ZZ przeciwko EASA, Sprawa F-62/12, Dz.U. C 235 z 4.8.2012, str. 17—17.

<sup>1835</sup>Skarga wniesiona w dniu 14 lutego 2013 r. — Heli-Flight przeciwko EASA, Sprawa T-102/13, Dz.U. C 123 z 27.4.2013, str. 18—19.

<sup>1836</sup>Skarga wniesiona w dniu 10 stycznia 2014 r. - ZZ przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), (Sprawa F-3/14), (2014/C 85/46), Dz.U.UE.C.2014.85.27/1.

<sup>1837</sup> Skarga wniesiona w dniu 21 stycznia 2015 r. – ZZ/EASA, Dz.U. C 107 z 30.3.2015, str. 40—40.

<sup>1838</sup> Skarga wniesiona w dniu 27 marca 2015 r. – FR/EASA, Sprawa F-51/15, Dz.U. C 190 z 8.6.2015, str. 37—38.

-Sprawa F-144/15: Skarga wniesiona w dniu 23 listopada 2015 r. – ZZ/EASA<sup>1839</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o nieprzedłużeniu bezpłatnego urlopu.

-Sprawa F-27/16: Skarga wniesiona w dniu 25 maja 2016 r. – ZZ/EASA<sup>1840</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) żąda stwierdzenia nieważności decyzji o przeniesieniu skarżącego na inne stanowisko.

-Sprawa T-817/17: Skarga wniesiona w dniu 14 grudnia 2017 r. – Schokker/EASA<sup>1841</sup>. Strona skarżąca (osoba fizyczna) przedstawiła zarzuty w stosunku do organu upoważnionego do zawieraniu umów o pracę EASA (OUZU).

-Sprawa T-741/17: Skarga wniesiona w dniu 30 października 2017 r. – Trasys International i Axianseu Digital Solutions/ EASA<sup>1842</sup>. Strona skarżąca (osoby prawne) żąda stwierdzenia nieważności decyzji dotyczącej zamówienia EASA.2017.HVP.08<sup>1843</sup>.

-Sprawa T-371/18: Skarga wniesiona w dniu 18 czerwca 2018 r. – Reiner Stemme Utility Air Systems/ EASA<sup>1844</sup>. Strona skarżąca (osoba prawna) żąda stwierdzenia nieważności wezwania do zapłaty faktury wystawionej w formie decyzji komisji odwoławczej EASA.

Analizując powyższe skargi rozpatrywane przez TSUE z udziałem EASA, można zauważyć, iż zostały one wniesione na podstawie art. 263 lub 270 TFUE<sup>1845</sup>.

Zgodnie z pierwszym przepisem prawnym *TSUE kontroluje legalność aktów ustawodawczych, aktów Rady, Komisji i Europejskiego Banku Centralnego, innych niż zalecenia i opinie, oraz aktów Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej zmierzających do wywarcia skutków prawnych wobec podmiotów trzecich. Kontroluje również legalność aktów organów lub jednostek organizacyjnych Unii, które zmierzają do wywarcia skutków prawnych wobec osób trzecich*. Ponadto w akapicie 4 jest określone, że *każda osoba fizyczna lub prawna może wnieść, na warunkach przewidzianych w akapitach pierwszym i drugim, skargę na akty, których jest adresatem*

<sup>1839</sup> Skarga wniesiona w dniu 23 listopada 2015 r. – ZZ/EASADz.U. C 48 z 8.2.2016, str. 102—102.

<sup>1840</sup> Sprawa F-27/16: Skarga wniesiona w dniu 25 maja 2016 r. – ZZ/EASA, Dz.U. C 296 z 16.8.2016, str. 45—45.

<sup>1841</sup> Skarga wniesiona w dniu 14 grudnia 2017 r. – Schokker/EASA, Dz.U. C 63 z 19.2.2018, str. 16—16.

<sup>1842</sup> Skarga wniesiona w dniu 30 października 2017 r. – Trasys International i Axianseu Digital Solutions/ EASA, Skarga z dnia 15 stycznia 2018 r. T-741/17, Legalis nr 1706824, Dz.U. C 13 z 15.1.2018, str. 27—28.

<sup>1843</sup> Na stronie <https://etendering.ted.europa.eu/> są dostępne informacje, odnoszące się do przetargów w EASA, [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1844</sup> Skarga wniesiona w dniu 18 czerwca 2018 r. – Reiner Stemme Utility Air Systems/ EASA, Dz.U. C 276 z 6.8.2018, str. 58—59.

<sup>1845</sup> Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.



lub które dotyczą jej bezpośrednio i indywidualnie oraz na akty regulacyjne, które dotyczą jej bezpośrednio i nie wymagają środków wykonawczych. Natomiast w akapicie 5 i 6 unijny prawodawca zaznacza, że akty tworzące organy i jednostki organizacyjne Unii mogą przewidywać wymogi i warunki szczególne dotyczące skarg wniesionych przez osoby fizyczne lub prawne na akty tych organów lub jednostek organizacyjnych zmierzające do wywarcia skutków prawnych wobec tych osób. Oprócz tego podkreśla się, że skargę na nieważność aktu prawnego wnosi się w terminie dwóch miesięcy, np. od daty publikacji aktu.

Dokonując analizy art. 263 TFUE, trzeba podkreślić, że prawodawca unijny przyznał agencjom legitymację bierną. Tym samym w porównaniu do art. 230 TWE, nastąpiło poszerzenie katalogu podmiotów, których akty mogą zostać poddane kontroli TSUE. Jednakże trzeba zachować w optyce rozważań to, że na mocy obecnego art. 263 przyjęte przez agencje akty, muszą wywoływać skutki prawne wobec osób trzecich. Stanowisko to zostało odzwierciedlone w orzeczeniu T-70/05<sup>1846</sup>. Również w pkt 67 zaznaczono, iż *decyzje wydane przez EMSA w ramach procedur udzielania zamówień publicznych i mające na celu wywołanie skutków prawnych wobec osób trzecich stanowią akty podlegające zaskarżeniu*<sup>1847</sup>. Przenosząc te rozważania na grunt agencji unijnej, jaką jest EASA, trzeba stwierdzić, iż EASA również wydaje decyzje o odrzuceniu oferty jednego oferenta i udzieleniu zamówienia innemu oferentowi. Tym samym można wnioskować *per analogiam*, że takie decyzje EASA również można zaskarżyć na podstawie art. 263 TFUE.

Przykładem, który obrazuje zaskarżenie decyzji wydanej przez EASA w sprawie zamówień publicznych, jest sprawa T-741/17: Skarga wniesiona w dniu 30 października 2017 r. – Trasys International i Axianseu Digital Solutions/ EASA<sup>1848</sup>. W tym przypadku EASA wszczęła postępowanie przetargowe na usługi odnoszące się do zarządzania aplikacjami i infrastrukturą informatyczną. Jednakże odrzuciła ofertę złożoną przez skarżącą. W tej sprawie 15 września 2017 roku skarżąca skierowała również skargę do ERPO (1633/2017/MDC<sup>1849</sup>)<sup>1850</sup>. Następnie 30 października 2017

---

<sup>1846</sup> Wyrok S(Pi) z 2.03.2010 r., T-70/05, *Evropaiki Dynamiki - Proigmena Systimata Tilepikoinonion Pliroforikis Kai Tilematikis Ae v. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), ZOTSis 2010, nr 3-4A, poz. II-313, pkt 75.*

<sup>1847</sup> *Ibidem*, s. 67.

<sup>1848</sup> Skarga wniesiona w dniu 30 października 2017 r. – Trasys International i Axianseu Digital Solutions/ EASA, Dz.U. C 13 z 15.1.2018, str. 27–28.

<sup>1849</sup> The European Aviation Safety Agency's alleged failure to verify that the successful tenderers in a procurement procedure for IT Application and Infrastructure Management Services comply with

roku Trasys złożyło skargę do Sądu<sup>1851</sup>. Po rozpatrzeniu argumentów stron Sąd w wyroku z dnia 10 września 2019 roku stwierdził nieważność decyzji EASA z dnia 28 sierpnia 2017 roku w sprawie odrzucenia oferty przez konsorcjum TRASYS International EEIG i Axianseu – Digital Solutions SA w przetargu EASA.2017.HVP.08 oraz udzielenia zamówienia publicznego w procedurze kaskadowej trzem innym oferentom<sup>1852</sup>.

Inny rodzaj spraw, który też można zaskarżyć na podstawie art. 263 TFUE, obejmuje sytuacje, w których uprawnione podmioty wykorzystały już możliwość wniesienia odwołania od decyzji EASA do jej komisji odwoławczej. Po wyczerpaniu środków przewidzianych w rozporządzeniu nr 2018/1139 można złożyć skargę do TSUE.

Przykładem takiej skargi, która została wniesiona do TSUE na podstawie art. 263 TFUE, była sprawa Heli-Flight GmbH & Co. KG<sup>1853</sup>. Jak to zostało wskazane we wcześniejszym podrozdziale, strona skarżąca skorzystała z odwołania do komisji odwoławczej. Po wyczerpaniu wszystkich środków Heli-Flight GmbH & Co. KG zdecydowało się rozstrzygnąć swoją sprawę przed TSUE. Zgodnie z wyrokiem Sądu z dnia 11 grudnia 2014 roku, skarga Heli-Flight GmbH & Co. KG została oddalona<sup>1854</sup>. Na mocy wyroku Trybunału z dnia 28 stycznia 2016 roku zostało oddalone odwołanie Heli-Flight GmbH & Co. KG<sup>1855</sup>.

Druga ze wskazanych podstaw prawnych złożenia skargi do TSUE przeciwko EASA wynikała z art. 270 TFUE, który odnosi się do kwestii pracowniczych. Tym samym w sporze między Unią, a jej pracownikami, TSUE będzie właściwy do orzekania. W tych sprawach TSUE bierze pod uwagę warunki określone w regulaminie

---

provisions relating to employment protection and working conditions, 1633/2017/MDC, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/opening-summary/en/84357>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1850</sup> Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 10 września 2019 r., Trasys International EEIG i Axianseu – Digital Solutions SA przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Sprawa T-741/17, pkt 12, ECLI:EU:T:2019:572.

<sup>1851</sup> Ibidem, pkt 15.

<sup>1852</sup> Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 10 września 2019 r., Trasys International EEIG i Axianseu – Digital Solutions SA przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Sprawa T-741/17, s. 14, ECLI:EU:T:2019:572.

<sup>1853</sup> Skarga wniesiona w dniu 14 lutego 2013 r. — Heli-Flight przeciwko EASA, Sprawa T-102/13, Dz.U. C 123 z 27.4.2013, str. 18—19.

<sup>1854</sup> Wyrok Sądu (ósma izba) z dnia 11 grudnia 2014 r., Heli-Flight GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), Sprawa T-102/13, ECLI:EU:T:2014:1064.

<sup>1855</sup> Wyrok Trybunału (ósma izba) z dnia 28 stycznia 2016 r., Heli-Flight GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), Sprawa C-61/15 P, ECLI:EU:C:2016:59.

pracowniczym urzędników Unii<sup>1856</sup> oraz warunkach zatrudnienia innych pracowników Unii<sup>1857</sup>. Również w art. 91 ust. 1 regulaminu pracowniczego zostało określone, że TSUE jest właściwy w sprawach sporów pracowniczych. Jak wynika z art. 91 ust. 2 wspomnianego dokumentu skarga do TSUE, jest dopuszczalna, jeżeli do organu powołującego złożono wcześniej zażalenie w terminie 3 miesięcy i zażalenie to zostało rozstrzygnięte odmownie w drodze wyraźnej lub dorozumianej decyzji. Skargę należy wnieść w ciągu 3 miesięcy od powiadomienia o decyzji podjętej w odpowiedzi na zażalenie lub w dniu, w którym upływa termin wydania decyzji w odpowiedzi na zażalenie. Zgodnie ze stanowiskiem doktryny przedmiot zaskarżenia może dotyczyć zarówno decyzji odnoszących się do stosunku pracy, jak i decyzji w sprawach zabezpieczenia społecznego<sup>1858</sup>. Wedle opinii K. Scheuringa, aby skarga była skuteczna, należy udowodnić, iż akt, który jest przedmiotem zaskarżenia, wywołał negatywne skutki względem sytuacji prawnej lub zawodowej osoby uprawnionej<sup>1859</sup>. Tym samym wśród decyzji, które można zaskarżyć, mogą znaleźć się akty, na mocy których, np. uchylono immunitet jurysdykcyjny urzędnika<sup>1860</sup>; nie przedłużono umowy ze skarżącym<sup>1861</sup>.

Biorąc pod uwagę treść art. 270 TFUE, należy podkreślić, iż legitymację procesową czynną posiadają pracownicy UE, do których można zakwalifikować urzędników, którzy zostali zatrudnieni na stałe oraz innych pracowników, którymi mogą być np. pracownicy kontraktowi, tymczasowi, jak i specjaliści doradcy<sup>1862</sup>. Jak zaznacza K. Scheuring różnica między *urzędnikiem* a *pracownikiem* wynika z charakteru stosunku prawnego, jakim są oni powiązani z administracją UE<sup>1863</sup>. Istotne jest to, iż krąg podmiotów, które mogą złożyć skargę na podstawie art. 270 TFUE obejmuje też osoby, które pracowały w administracji UE oraz osoby dopiero aplikujące na stanowisko urzędników, czy pracowników.

Dokonując dalszej analizy art. 270 TFUE, można stwierdzić, iż przesłankami

---

<sup>1856</sup> Regulamin pracownicz urzędników Unii Europejskiej (Dz. U. UE. L. z 1968 r. Nr 56, str. 1/1 z późn. zm.).

<sup>1857</sup> Warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej (Dz. U. UE. L. z 1968 r. Nr 56, str. 1/2 z późn. zm.).

<sup>1858</sup> K. Scheuring, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 270, s. 442.

<sup>1859</sup> Ibidem.

<sup>1860</sup> Wyrok SSP z 13.01.2010 r., F-124/05, G v. Komisja Europejska, pkt. 168, LEX nr 1656285.

<sup>1861</sup> Wyrok SSP z 23.11.2010 r., F-8/10, Gheysens v. Rada Unii Europejskiej, Dz.U.U.E.C 2011, nr 30, poz. 63.

<sup>1862</sup> K. Scheuring, art. 270, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu...*, s. 443-444.

<sup>1863</sup> Ibidem, s. 443-444.

wniesienia skargi odszkodowawczej są: bezprawność zachowania danej instytucji lub organu UE, rzeczywiste wystąpienie szkody oraz związek przyczynowy<sup>1864</sup>.

Jeżeli strona skarżąca nie spełni wszystkich przesłanek, Sąd oddali skargę. Przykładem sprawy, w której Sąd ds. Służby Publicznej oddalił skargę przeciwko EASA była - F-81/11<sup>1865</sup>. W tym przypadku strona skarżąca wносиła o stwierdzenie nieważności decyzji dyrektora wykonawczego w odniesieniu do przeniesienia z urzędu na stanowisko niekierownicze w interesie służby oraz o nakazanie zapłaty przez EASA kwoty 350 000 euro tytułem odszkodowania za szkody niemajątkowe i zawodowe<sup>1866</sup>.

W świetle przedstawionych skarg wnoszonych do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej należy zauważyć dwie kwestie. Po pierwsze, przedmiot skarg najczęściej dotyczył stosunku pracy. Po drugie, w większości przypadków stroną skarżącą była osoba fizyczna. Tylko w przypadku czterech skarg stroną skarżącą była osoba prawna. Biorąc pod uwagę jeden z kluczowych celów EASA, czyli dbanie o poziom bezpieczeństwa lotniczego, należy rozważyć, czy przedstawione skargi odnosiły się do bezpieczeństwa lotniczego. Analizując ich treść, tylko jedna skarga (Sprawa T-102/13) dotyczy kwestii związanych ze sferą *aviation safety*.

Innym rozwiązaniem, toczącej się sprawy przed TSUE, jest zawarcie ugody przez strony. Należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 124 regulaminu postępowania przed Sądem, strony mogą zawrzeć ugodę przed wydaniem orzeczenia. W konsekwencji prezes wykreśla sprawę z rejestru i rozstrzyga o kosztach<sup>1867</sup>. Przykładem sprawy, w której EASA zawarła ugodę ze stroną skarżącą, była: F-3/14 DJ przeciwko EASA<sup>1868</sup>. W tym przypadku strony zgodnie z regulaminem postępowania przed Sądem do spraw Służby Publicznej<sup>1869</sup> zawarły ugodę<sup>1870</sup>. Również w ten sposób zakończyły się: F-6/15 FF przeciwko EASA, która dotyczyła rozwiązania umowy o pracę na czas określony<sup>1871</sup>; F-

---

<sup>1864</sup> K. Scheuring, art. 270, [w:] *Traktat o funkcjonowaniu...*, s. 447.

<sup>1865</sup> Wyrok Sądu do Spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2013 r., Sprawa F-81/11 BY przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), ECLI:EU:F:2013:82.

<sup>1866</sup> Ibidem, pkt. 24 wyroku.

<sup>1867</sup> Regulamin postępowania przed Sądem, Dz.U. L 105 z 23.4.2015, str. 1—66.

<sup>1868</sup> Postanowienie prezesa pierwszej izby Sądu do spraw Służby Publicznej z dnia 14 lipca 2014 r., DJ przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Sprawa F-3/14, Identyfikator ECLI: ECLI:EU:F:2014:19.

<sup>1869</sup> Sąd do spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej został ustanowiony 2 grudnia 2005 roku i został rozwiązany 1 września 2016 roku. Jego następcą jest obecnie Sąd.

<sup>1870</sup> Regulamin postępowania przed Sądem do spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej, Dz.U. L 206 z 14.7.2014, str. 1—45.

<sup>1871</sup> Postanowienie Prezesa Trzeciej Izby Sądu do Spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej z dnia 11 lipca 2016 r., Sprawa F-6/15 FF przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), ECLI:EU:F:2016:144.

51/15 odnosząca się do zwolnienia z upływem przedłużonego okresu próbnego zatrudnienia<sup>1872</sup>.

W sytuacji gdy Sąd uzna, iż przesłanki zostały spełnione, może zasądzić od strony pozwanej odszkodowanie. Biorąc pod uwagę orzecznictwo TSUE, należy podkreślić, iż zostało zasądzone od EASA na rzecz strony skarżącej odszkodowanie tytułem naprawienia szkody w sprawach: F-8/12 (kwota odpowiadająca dziewięciu miesiącom wynagrodzenia netto, które uzyskiwał on przed zwolnieniem z pracy)<sup>1873</sup>; F-40/12 (kwota 88 189,76 EUR)<sup>1874</sup>; T-817/17 (kwota 7500 Euro)<sup>1875</sup>.

## 4. Kontrola pozasądowa

### 4.1. Kontrola sprawowana przez Komisję Europejską

Jednym z przykładów sprawowanej kontroli nad Agencją jest to, iż członkami Zarządu EASA są osoby mianowane przez Komisję (dwóch przedstawicieli i zastępcy)<sup>1876</sup>. W ten sposób Komisja ma wpływ na podejmowane decyzje przez Zarząd EASA.

Również Komisja proponuje kandydatów na dyrektora wykonawczego EASA (art. 103 ust. 2 rozporządzenia 2018/1139)<sup>1877</sup>. Jednakże, aby to uczynić, musi przeprowadzić otwarty nabór na to stanowisko<sup>1878</sup>. Należy wskazać, iż w tym celu Komisja powołuje komisję preselekcyjną, która ocenia zgłoszenia otrzymane w trakcie procesu rekrutacyjnego<sup>1879</sup>. Następnie zaproponowani kandydaci zostają zaproszeni na spotkanie z Komitetem Konsultacyjnym ds. Powołania, który działa w Komisji Europejskiej. Po przeprowadzonych rozmowach i testach, Komitet sporządza kolejną

---

<sup>1872</sup> Postanowienie Sądu do Spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (w składzie jednego sędziego) z dnia 12 maja 2016 r. Sprawa F-51/15 FR przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), ECLI:EU:F:2016:120.

<sup>1873</sup> Wyrok Sądu do Spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2013 r. BY przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), ECLI:EU:F:2013:84.

<sup>1874</sup> Wyrok Sądu do Spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2013 r., Sprawa F-40/12 CF przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), ECLI:EU:F:2013:85.

<sup>1875</sup> Wyrok Trybunału (dziewiąta izba) z dnia 4 czerwca 2020 r., Boudewijn Schokker przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, Sprawa C-310/19 P, ECLI:EU:C:2020:435.

<sup>1876</sup> Art. 99 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139.

<sup>1877</sup> Szerzej o powoływaniu i odwoływaniu dyrektora wykonawczego w agencjach unijnych: M. Chamon, *EU Agencies. Legal and Political Limits to the Transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 76-81.

<sup>1878</sup> Komisja Europejska, Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), (Zatrudnienie na czas określony – grupa zaszerogowania AD 14), COM/2023/20090, Dz.U.U.E.C.2023.41A.1.

<sup>1879</sup> Komisja Europejska, Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), (Zatrudnienie na czas określony – grupa zaszerogowania AD 14), COM/2023/20090, Dz.U.U.E.C.2023.41A.1.

listę kandydatów, z którymi spotkają się członkowie Komisji Europejskiej, odpowiedzialni za kontakty z EASA. Dopiero po tym etapie Komisja tworzy listę kandydatów, którzy zostaną przedstawieni Zarządowi EASA<sup>1880</sup>. Z powyższego wynika, iż Komisja ma duży wpływ na wybór dyrektora wykonawczego. Mimo, iż ostateczną decyzję w tym zakresie podejmuje Zarząd, to i tak przedstawiciele Komisji, którzy są członkami Zarządu, dysponują prawem głosu, co do wyboru odpowiedniego kandydata.

Oprócz tego Komisja przeprowadza ocenę pracy DW przed upływem jego kadencji. Okres sprawowania jego funkcji może zostać przedłużony jednokrotnie przez Zarząd, na wniosek Komisji (art. 103 ust. 3 i 4 rozporządzenia 2018/1139). Mając to na względzie, trzeba zaznaczyć, iż obecny DW (Patrick Ky) sprawuje już drugą kadencję na swoim stanowisku (od 1 września 2013 do 31 sierpnia 2023 roku)<sup>1881</sup>. Pierwszą swoją kadencję rozpoczął na podstawie decyzji Zarządu z 2013 roku<sup>1882</sup>. Poprzedni DW (Patrick Goudou) również pełnił swoją funkcję przez dwie kadencje (od września 2003 do 31 sierpnia 2013 roku). Jego kandydatura na to stanowisko została zaakceptowana przez Zarząd decyzją z 2003 roku<sup>1883</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe, można uznać, iż Komisja Europejska nie miała zastrzeżeń, co do wypełniania obowiązków przez obu dyrektorów i dlatego też kadencje zostały im przedłużone. Również tylko dwa przeprowadzone nabory (w 2012<sup>1884</sup> i 2023 roku<sup>1885</sup>) przed upływem okresu sprawowania funkcji DW, potwierdzają, iż Zarząd przedłużył ich kadencje. Powyższe rozważania również odnajdują odzwierciedlenie w decyzji Zarządu z 2008<sup>1886</sup> oraz 2018 roku<sup>1887</sup> w sprawie przedłużenia kadencji DW. W

---

<sup>1880</sup> Komisja Europejska, Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), (Zatrudnienie na czas określony – grupa zaszerogowania AD 14), COM/2023/20090, Dz.U.U.E.C.2023.41A.1., s. 3-4.

<sup>1881</sup> Informacja o wyborze Patrica Ky: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/patrick-ky-appointed-new-easa-executive-director>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1882</sup> EASA MB Decision 06-2013 Appointing the EASA Executive Director, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-06-2013-appointing-easa-executive-director>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1883</sup> EASA MB Decision 08-2003 Appointment of the EASA Executive Director, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-08-2003-appointment-easa-executive-director>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1884</sup> Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) (grupa zaszerogowania AD 14) - COM/2012/10332 (Dz. U. UE. C. z 2012 r. str. 266).

<sup>1885</sup> Komisja Europejska, Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), (Zatrudnienie na czas określony – grupa zaszerogowania AD 14), COM/2023/20090, Dz.U.U.E.C.2023.41A.1.

<sup>1886</sup> EASA Management Board Decision 03-2008, Renewing the term of office of the Executive Director, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-03-2008-renewing-term-office-easa-executive>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

treści tej drugiej jest wskazane, iż Komisja Europejska w trakcie spotkania 28 marca 2018 roku wniosowała o to, aby Patrick Ky pełnił dalej swoją funkcję.

Nie można też nie dostrzec faktu, iż Komisja może w sposób negatywny kształtować sytuację DW poprzez wnioskowanie o jego odwołanie przez Zarząd (art. 103 ust. 6). Jednakże do tej pory Komisja nie skorzystała z tej możliwości.

Na podstawie art. 98 ust. 2 pkt b rozporządzenia 2018/1139 Zarząd przyjmuje roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności Agencji oraz przesyła je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu do dnia 1 lipca każdego roku. Trzeba podkreślić, iż w rozporządzeniu nr 216/2008 (art. 33 ust. 2 pkt b) Zarząd przekazywał także ogólne roczne sprawozdanie państwom członkowskim<sup>1888</sup>. Analizując roczne sprawozdania, można zauważyć, jakie działania były podejmowane przez EASA<sup>1889</sup>.

Zgodnie z art. 117 ust. 1 rozporządzenia nr 2018/1139 Zarząd EASA przyjmuje program prac, który opiniuje Komisja Europejska. Następnie przekazuje go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji.

Zauważyć należy, że Komisja na mocy art. 124 rozporządzenia 2018/1139 dokonuje (co pięć lat) oceny funkcjonowania EASA nie później niż w dniu 12 września 2023 r. Jak podkreśla się w doktrynie do tej pory zostały przeprowadzone dwie oceny EASA<sup>1890</sup>. W tym miejscu podkreślić należy, iż w rozporządzeniach z 2002 (art. 51) oraz z 2008 (art. 62) roku prawodawca unijny przyznał niezależnej zewnętrznej grupie ekspertów, uprawnienia do przeprowadzenia kontroli EASA. Jednakże zarząd po otrzymaniu raportu przesyłał go Komisji, która przed przekazaniem go do Parlamentu Europejskiego i do Rady mogła dołączyć do niego swoją własną opinię.

Od 2018 roku ewaluacji dokonuje Komisja, która w trakcie oceny bada wpływ tego aktu prawnego, Agencji oraz jej metod pracy na zapewnianie wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Ponadto w trakcie oceny brane są pod uwagę opinie zarządu oraz zainteresowanych stron na poziomie zarówno unijnym, jak i

---

<sup>1887</sup> Management Board Decision nr 01-2018 of 10 April 2018. Renewing the term of office of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-01-2018-renewing-term-office-executive>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1888</sup> P. Craig, *EU Administrative Law*, Oxford 2012, s. 165.

<sup>1889</sup> Lista rocznych sprawozdań z działalności EASA: [https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications?publication\\_type\[0\]=143&page=1](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications?publication_type[0]=143&page=1), [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1890</sup> F. Coman-Kund, M. Ratajczyk, E. Schmidt, *Shared enforcement and accountability in the UE Aviation Safety Area: the case of the European Aviation Safety Agency*, [w:] *Law enforcement by EU Authorities. Implications for Political and Judicial Accountability*, red. M. Scholten, M. Luchtman, Northampton 2017, s. 132.

krajowym. Efektem końcowym ewaluacji może być zaproponowanie przez Komisję zmiany lub uchylenia rozporządzenia. Nie można też zapomnieć o tym, iż przygotowany raport Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie oraz zarządowi.

Pierwsza ewaluacja EASA odbyła się w 2008 roku<sup>1891</sup>, a druga w 2013 roku<sup>1892</sup>. Trzeba zaznaczyć, iż w konsekwencji otrzymania pierwszej oceny zarząd EASA wydał dokument MB 03/2008, w którym zostały określone zalecenia, co do poszczególnych ustaleń ekspertów<sup>1893</sup>. Odnosząc się do tej drugiej, trzeba wskazać, iż dziesięciu niezależnych ekspertów (m.in. Roy Griffins, Juan Bujia) zaleciło, aby np. przekazać EASA kompetencje w zakresie obsługi naziemnej, bezzałogowych statków powietrznych.

Najbliższa ocena funkcjonowania EASA powinna być przeprowadzona przez Komisję Europejską do 12 września 2023 roku. Tym samym dzięki takim ewaluacjom Komisja ma realny wpływ na zmianę funkcjonowania czy kompetencji EASA. Również

Innym przejawem kontroli Komisji nad EASA jest to, iż Agencja przyjmuje swój regulamin finansowy dopiero po konsultacjach z Komisją (art. 125 rozporządzenia 2018/1139).

## **4.2. Kontrola sprawowana przez Parlament Europejski**

### ***Petycja do Parlamentu Europejskiego.***

*Na mocy art. 227 TFUE wszyscy obywatele Unii, jak również wszystkie osoby fizyczne lub prawne mające miejsce zamieszkania lub statutową siedzibę w Państwie Członkowskim, mają prawo kierowania, indywidualnie lub wspólnie z innymi obywatelami lub osobami, petycji do Parlamentu Europejskiego w sprawach objętych zakresem działalności Unii, które dotyczą ich bezpośrednio. Oprócz powyższej podstawy traktatowej kwestia petycji<sup>1894</sup> jest określona w regulaminie Parlamentu*

---

<sup>1891</sup> Raport nie jest dostępny na stronie EASA.

<sup>1892</sup> Article 62 Panel evaluation, Final report - December 2013, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>, [dostęp: 26.04.2023 r.].

<sup>1893</sup> EASA MB 03/2008, Article 51 Evaluation – Final Recommendations, 17 September 2008, [dostęp: 26.04.2023 r.].

<sup>1894</sup> Szerzej o petycji do PE: R. Grzeszczak, *Władza wykonawcza w systemie Unii Europejskiej*, Warszawa 2011, s. 227-228; R. Grzeszczak [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 227; E. Wójcicka, *IV. Prawo petycji w prawie unijnym* [w:] *Prawo petycji w Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2015.



Europejskiego w art. 226-230 oraz w załączniku VI (XX)<sup>1895</sup>. Tam też wskazane są wymogi formalne petycji, takie jak: imię i nazwisko; miejsce zamieszkania; obywatelstwo; podpis. Ponadto petycja powinna być sporządzona w jednym z języków urzędowych UE oraz można ją składać drogą elektroniczną w internetowym portalu petycji Parlamentu albo w formie papierowej za pośrednictwem poczty (art. 226 ust. 2, 6, 7 regulaminu PE). Należy też podkreślić, iż Komisja Petycji (ang. *the Committee on Petitions*) może się zwrócić do Komisji Europejskiej, aby przeprowadziła wstępne dochodzenie i przedstawiła szczegółowe informacje, co do stosowania lub poszanowania prawa UE (obecnie art. 227 ust. 6 regulaminu PE dziewiątej kadencji)<sup>1896</sup>.

Analizując stronę z petycjami, które zostały wniesione do PE, można zauważyć, że ich przedmiotem było też działanie EASA<sup>1897</sup>.

Pierwsza petycja (1620/2014) została wniesiona przez Stephena Lucka, który twierdził, że EASA dokonała błędnej kwalifikacji typu samolotu<sup>1898</sup>. W omawianym przypadku Komisja Petycji PE zwróciła się do Komisji Europejskiej (na podstawie art. 216 ust. 6 regulaminu PE ósmej kadencji<sup>1899</sup>) o udzielenie szczegółowych informacji, co do stosowania prawa. W konsekwencji tego Komisja Europejska uznała, że nie ma podstaw do podjęcia działań<sup>1900</sup>. Tym samym na podstawie otrzymanej odpowiedzi od KE, Komisja Petycji zdecydowała się zamknąć petycję w 2016 roku<sup>1901</sup>. Należy też wspomnieć, że Stephen Luck przed złożeniem petycji do PE, skorzystał też z prawa do odwołania od decyzji EASA i wniesienia jej do komisji odwoławczej

---

<sup>1895</sup> Regulamin *Parlamentu Europejskiego*, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC_PL.html), [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1896</sup> Ibidem.

<sup>1897</sup> Strona z petycjami do PE: <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/show-petitions?keyWords=EASA&searchRequest=true&resSize=20&pageSize=20#res>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1898</sup> Petition No 1620/2014 by Stephen Luck (British) on an incorrect airworthiness classification by the EASA, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1620%252F2014/html/Petition-No-1620%252F2014-by-Stephen-Luck-%2528British%2529-on-an-incorrect-airworthiness-classification-by-the-EASA>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1899</sup> Regulamin PE ósmej kadencji, <https://docplayer.pl/157167651-Parlament-europejski-regulamin-osma-kadencja-parlamentu-styczen-pl-zjednoczona-w-roznorodnosci-pl.html>, [dostęp: 23.04.2023 r.].

<sup>1900</sup> Notice to members, petition no 1620/2014 by Stephen Luck (British) on an incorrect airworthiness classification by the EASA, 29.09.2015, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-569555\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-569555_EN.pdf?redirect), [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1901</sup> Komisja Petycji PE, Meeting of 10 October 2016, 15:00-18:30 and 11 October 2016, 09:00-12:30 and 15:00-18:30, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-PV-2016-10-10-1\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-PV-2016-10-10-1_EN.pdf?redirect), [dostęp: 23.04.2023 r.].

(AP/03/2012/LUCK<sup>1902</sup>). W rezultacie BoA uznała odwołanie za niedopuszczalne. Trzeba podkreślić, iż S. Luck nie zdecydował się zaskarżyć tej decyzji do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Ponadto w trakcie rozpatrywania sprawy przez EASA, S. Luck złożył skargę do ERPO. Jednakże Rzecznik stwierdził, iż dalsze prowadzenie postępowania w tej sprawie nie jest uzasadnione z uwagi na toczące się jeszcze postępowanie przed BoA<sup>1903</sup>.

Druga petycja (0571/2020<sup>1904</sup>) została wniesiona przez obywatela Malty, który stwierdził, iż w działalności EASA można zauważyć przejawy dyskryminacji w kwestii regulacji odnośnie do *colour vision*<sup>1905</sup>. W tym miejscu należy wyjaśnić, iż użyty termin określa *zdolność do rozróżniania różnych długości fal świetlnych i postrzegania różnic jako różnic w odcieniu*<sup>1906</sup>. Również EASA określiła *colour vision* jako *the ability of the eye to distinguish objects based on the wavelengths (or frequencies) of the light they reflect, emit, or transmit*<sup>1907</sup>. Jak zostało podkreślone w petycji, testy wymagane przez EASA odnośnie do *colour vision* nie są tak wymagające, jak w Nowej Zelandii czy Stanach Zjednoczonych. W konsekwencji obywatel Malty wnosił, aby przepisy w tym zakresie zostały ujednoczone. Komisja Europejska w udzielonej odpowiedzi dla Komisji Petycji (9 listopada 2020 roku), uznała, iż wymagania unijne i państw trzecich nie różnią się w sposób znaczący<sup>1908</sup>.

---

<sup>1902</sup> AP/03/2012/LUCK z 30.04.2013 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20decision%20AP\\_03\\_2012\\_LUCK.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20decision%20AP_03_2012_LUCK.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

<sup>1903</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 191/2012/VL against the European Aviation Safety Agency ('EASA'), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/11603>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1904</sup> Petition No 0571/2020 by M.V. (Maltese) on discrimination with regard to European Union Aviation Safety Agency (EASA) colour vision regulations, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0571%252F2020/html/Petition-No-0571%252F2020-by-M.V.-%2528Maltese%2529-on-discrimination-with-regard-to-European-Union-Aviation-Safety-Agency-%2528EASA%2529-colour-vision-regulations>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1905</sup> Odnośnie do *colour vision* FAA opublikowała raport: <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/faa-aviation-medicine-reports/AM09-11.pdf>, [dostęp: 10.04.2023 r.]. oraz EASA w Literature review regarding the colour vision requirements for aircrew: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/research-reports/easarepresea20191>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1906</sup> Słownikowa definicja *colour vision*: <https://www.britannica.com/science/color-vision>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1907</sup> Definicja *colour vision* na stronie EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/research-reports/easarepresea20191>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1908</sup> Notice to members, Petition No 0571/2020 by M.V. (Maltese) on discrimination with regard to European Union Aviation Safety Agency (EASA) colour vision regulations, 09.11.2020, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-660230\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-660230_EN.pdf), [dostęp: 10.04.2023 r.].

Trzecia sprawa (1021/2014) dotyczyła decyzji EASA, na mocy której zakazano wykonywania lotów komercyjnych z jednoosobową załogą osobom powyżej 60 roku życia<sup>1909</sup>.

Czwarta petycja (0738/2017) dotyczyła tego, iż *składający petycję stwierdził, że niewłaściwie włączono statek powietrzny typu II do kategorii typu I przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), wskazując, że francuski Urząd Lotnictwa Cywilnego wydał już przedmiotowemu statkowi powietrznemu świadectwo zdatności do lotu typu II*<sup>1910</sup>. Zgodnie z opinią Komisji Europejskiej (28 marca 2018 roku), udzielonej na podstawie art. 216 ust. 6 regulaminu PE ósmej kadencji, nie zaleca się zmiany przepisów<sup>1911</sup>.

Piąta sprawa (0263/2021) odnosiła się do tego, iż *piloci, którzy chcą przenieść swoje licencje do UE, muszą ponownie zdawać egzaminy, co stanowi dodatkową presję i ogromne wydatki w już i tak bardzo stresującym okresie*. Ponadto osoba składająca petycję zwróciła się o zawarcie wzajemnego porozumienia między UE a Wielką Brytanią w sprawie przeniesienia brytyjskich licencji załogi lotniczej do państw członkowskich Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej (EASA)<sup>1912</sup>.

Szósta petycja (0740/2019) dotyczyła wniosku o rozważenie obowiązkowego wprowadzenia języka angielskiego do procesu komunikacji, dokumentacji i zarządzania obsługą techniczną lotnictwa we wszystkich państwach członkowskich UE, w tym z określeniem kompetencji w języku angielskim w lotnictwie jako jest podstawowym wymogiem dla zaangażowanego personelu i władz<sup>1913</sup>. Wedle stanowiska Komisji

---

<sup>1909</sup> Petition No 1021/2014 by D.L. (German) on the EASA's decision to ban pilots aged over 60 from flying single-crew commercial flights, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1021%252F2014/html/Petition-No-1021%252F2014-by-D.L.-%2528German%2529-on-the-EASA%2527s-decision-to-ban-pilots-aged-over-60-from-flying-single-crew-commercial-flights>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1910</sup> Petition 0738/2017 by H.J.A. (Dutch) on possible risks to European airspace arising from aircraft type certification, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0738%252F2017/html/Petition-0738%252F2017-by-H.J.A.-%2528Dutch%2529-on-possible-risks-to-European-airspace-arising-from-aircraft-type-certification->, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1911</sup> Notice to members, Petition No 0738/2017 by H.J.A. (Dutch) on possible risks to European airspace arising from aircraft type certification, 28.03.2018, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-620758\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-620758_EN.pdf?redirect), [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1912</sup> Petition No 0263/2021 by D.H. (Irish) on an agreement between the EU and UK regarding the transfer of UK crew licenses to the EU, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0263%252F2021/html/Petition-No-0263%252F2021-by-D.H.-%2528Irish%2529-on-an-agreement-between-the-EU-and-UK-regarding-the-transfer-of-UK-crew-licenses-to-the-EU>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1913</sup> Petition No 0740/2019 by Steve Bentley (Bulgarian) on the use of English aviation language in the EU aviation maintenance environment,

Europejskiej (9 lipca 2020 roku) język angielski<sup>1914</sup> jest w dużej mierze używany w dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego<sup>1915</sup>.

W siódmej petycji obywatel Wielkiej Brytanii (1014/2016) zwraca się o zmianę rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego poprzez dodanie definicji „wstępny projekt” statku powietrznego<sup>1916</sup>. W tym przypadku Komisja Europejska stwierdziła, iż nie ma podstaw do podjęcia działań<sup>1917</sup>.

W ósmej petycji (1171/2021) obywatel Włoch wzywa do włączenia i wdrożenia prędkości odmowy (ang. *refusal speed*) do obliczeń prędkości startowej V1. Podkreśla, że prędkość V1 i prędkość odmowy to dwa różne rodzaje pojęć. W tym kontekście prędkość V1 nie może przekraczać prędkości odmowy. Składający petycję skarży się, że Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej nie przedstawiła definicji prędkości odmowy<sup>1918</sup>.

Biorąc pod uwagę wszystkie wniesione petycje, można zauważyć, iż w niektórych sprawach Komisja Petycji zwróciła się do Komisji Europejskiej, aby przeprowadziła

---

<https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0740%252F2019/html/Petition-No-0740%252F2019-by-Steve-Bentley-%2528Bulgarian%2529-on-the-use-of-English-aviation-language-in-the-EU-aviation-maintenance-environment>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1914</sup> Szerzej o wymaganiach językowych: I. Kraśnicka, *English with Flying Colors: The Aviation English and the International Civil Aviation Organization*, Studies in Logic, Grammar and Rhetoric 2016, vol. 45 (58), nr 1, s. 111-124.

<sup>1915</sup> Notice to members, Petition No 0740/2019 by Steve Bentley (Bulgarian) on the use of English aviation language in the EU aviation maintenance environment, 09.07.2020, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-655602\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-655602_EN.pdf), [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1916</sup> Petition No 1014/2016 by S.T. (British) on behalf of owners of Jodel DR200 series aircraft registered with the UK Civil Aviation Authority, on amendment of Regulation (EC) No 216/2008 on common rules in the field of civil aviation, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1014%252F2016/html/Petition-No-1014%252F2016-by-S.T.-%2528British%2529-on-behalf-of-owners-of-Jodel-DR200-series-aircraft-registered-with-the-UK-Civil-Aviation-Authority%252C-on-amendment-of-Regulation-%2528EC%2529-No-216%252F2008-on-common-rules-in-the-field-of-civil-aviation>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1917</sup> Notice to members, Petition No 1014/2016 by S. T. (British) on behalf of owners of Jodel DR200 series aircraft registered with the UK Civil Aviation Authority, on amendment of Regulation (EC) No 216/2008 on common rules in the field of civil aviation, 30.08.2017, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-610610\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-610610_EN.pdf?redirect), [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1918</sup> Petition No 1171/2021 by Vittorio Quattrone (Italian), on behalf of the Euroamero Airlines Safety de Facto Association, on the integration of refusal speed into V1 take-off speed calculation, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1171%252F2021/html/Petition-No-1171%252F2021-by-Vittorio-Quattrone-%2528Italian%2529%252C-on-behalf-of-the-Euroamero-Airlines-Safety-de-Facto-Association%252C-on-the-integration-of-refusal-speed-into-V1-take-off-speed-calculation>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

wstępne dochodzenie (art. 227 ust. 6 regulaminu PE dziewiątej kadencji<sup>1919</sup> lub 216 ust. 6 regulaminu PE ósmej kadencji<sup>1920</sup>).

Dokonując analizy ogólnej liczby petycji w stosunku do tych, które dotyczyły działalności EASA, należy stwierdzić, iż obywatele rzadko korzystają z prawa, przyznanego im na mocy art. 227 TFUE. Potwierdzają to coroczne statystyki Komisji Petycji, wedle których w 2021 roku ogólna liczba petycji wynosiła 1392<sup>1921</sup>. Tym samym można zauważyć, iż petycje w sprawie EASA w 2021 roku stanowiły tylko 0,14% (2 petycje). Również w poprzednich latach procentowy udział petycji odnoszących się do EASA, nie przekroczył 1%: 2020-1573 (1 petycja - 0,06%); 2019-1357 (1 petycja - 0,07%); 2017-1271 (1 petycja - 0,79%); 2016-1569 (1 petycja - 0,06%); 2014- 2715 (2 petycje - 0,07%).

### **Kontrola sprawozdań z działalności EASA.**

Zgodnie z rozporządzeniem nr 2018/1139 (art. 98 ust. 2 pkt b) roczne skonsolidowane sprawozdanie z działalności Agencji jest przesyłane Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu do dnia 1 lipca każdego roku. W tym zakresie EASA wydała następujące raporty ze swojej działalności<sup>1922</sup> — *Annual General Report* (2003-2013), *Annual Activity Report* (2014-2018), *Consolidated Annual Activity Report* (od 2019)<sup>1923</sup>.

### **Kontrola działalności dyrektora wykonawczego EASA.**

Chcąc udzielić odpowiedzi na pytanie odnośnie do kontroli sprawowanej przez Parlament Europejski nad działalnością EASA, należy na początku wskazać art. 103 ust. 3 i 4 rozporządzenia 2018/1139. Analiza jego treści ukazuje, że Parlament może wezwać w dwóch sytuacjach DW do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją PE oraz udzielenia odpowiedzi na pytania członków tej komisji. Po pierwsze, PE może to zrobić w połowie kadencji DW. Po drugie, DW może zostać wezwany w ciągu miesiąca

---

<sup>1919</sup> Regulamin Parlamentu Europejskiego dziewiątej kadencji, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC_PL.html), [dostęp: 10.04.2023 r.].

<sup>1920</sup> Regulamin Parlamentu Europejskiego ósmej kadencji, <https://docplayer.pl/157167651-Parlament-europejski-regulamin-osma-kadencja-parlamentu-styczen-pl-zjednoczona-w-roznorodnosci-pl.html>, [dostęp: 23.04.2023 r.].

<sup>1921</sup> Sprawozdania w sprawie wyniku działalności Komisji Petycji w roku 2021, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0271\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0271_PL.html), [dostęp: 23.04.2023 r.].

<sup>1922</sup> Szerzej o raportach generalnych: M. Chamon, *EU Agencies, Legal and political limits to the transformation of the EU Administration*, Oxford 2016, s. 84-86.; L. Mustert, M. Scholten, *Controls in the case of the EU civil aviation safety rules*, [w:] *Controlling EU agencies. The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, red. M. Scholten, A. Brenninkmeijer, Northampton 2020, s. 265-267.

<sup>1923</sup> Spis wszystkich raportów: [https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication\\_type\[143\]=143&page=1](https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type[143]=143&page=1), [dostęp: 15.07.2022 r.].

poprzedzającego przedłużenie jego kadencji. Nie można jednak zapomnieć, iż istnieje też trzeci przypadek, w którym wezwanie DW jest konieczne. Otóż ma to miejsce przed mianowaniem kandydata na DW, który został wybrany przez Zarząd (art. 103 ust. 2).

Kolejny przepis, który traktuje o odpowiedzialności EASA przed Parlamentem i Radą, to art. 104 ust. 2 rozporządzenia nr 2018/1139. Wedle jego treści dyrektor wykonawczy na wezwanie Parlamentu Europejskiego składa mu sprawozdanie z wykonania swoich obowiązków. Rada może wezwać dyrektora wykonawczego do złożenia jej sprawozdania z wykonywania tych obowiązków. W doktrynie zaznacza się, że Rada nigdy nie wezwała dyrektora wykonawczego EASA na mocy art. 104 ust. 2<sup>1924</sup>.

Jak podkreślają L. Mustert i M. Scholten w latach 2014-2015, dyrektor wykonawczy uczestniczył w spotkaniach Komisji Transportu i Turystyki (ang. *Transport and Tourism Committee, TRAN*), aby omówić ogólne zagadnienia odnoszące się do lotnictwa cywilnego<sup>1925</sup>. W tym miejscu trzeba wskazać jako przykład spotkanie TRAN w 2015 roku<sup>1926</sup>. Tematem toczącej się tam dyskusji była kwestia katastrofy lotniczej linii Germanwings.

Ponadto analizując treść newsletterów TRAN z okresu 2023 (styczeń) do 2019 roku, można zauważyć, kiedy dyrektor wykonawczy został zaproszony do udziału w spotkaniu<sup>1927</sup>. W 2019 roku (spotkania: 18 marca<sup>1928</sup> oraz 2-3 września<sup>1929</sup>) DW przedstawił kwestię Boeing 737 Max. W 2020 roku (28-29 października) Patrick Ky omawiał aspekty odnoszące się do pandemii oraz Boeinga 737 Max<sup>1930</sup>. W 2021 (25-26 stycznia) Patrick Ky został zaproszony na spotkanie TRAN, aby przedstawić kwestię

---

<sup>1924</sup> L. Mustert, M. Scholten, *Controls in the case of the EU civil aviation safety rules*, [w:] *Controlling EU agencies. The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, red. M. Scholten, A. Brenninkmeijer, Northampton 2020, s. 268.

<sup>1925</sup> Ibidem.

<sup>1926</sup> Relacja ze spotkania: [https://multimedia.europarl.europa.eu/en/video/follow-up-to-the-germanwings-crash-extracts-from-the-exchange-of-views-at-the-ep-committee-on-transport-and-tourism-with-the-executive-director-of-easa-and-european-commission-representative\\_I105693](https://multimedia.europarl.europa.eu/en/video/follow-up-to-the-germanwings-crash-extracts-from-the-exchange-of-views-at-the-ep-committee-on-transport-and-tourism-with-the-executive-director-of-easa-and-european-commission-representative_I105693), [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1927</sup> Newsletter TRAN w latach 2023-2019, <https://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/home/newsletters>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1928</sup> Newsletter TRAN, marzec 2019, s. 4, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/162141/TRAN%20Newsletter%20March%202019.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1929</sup> Newsletter TRAN, wrzesień 2019, s. 3, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/187461/TRAN%20Newsletter%20September%202019-original.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1930</sup> Newsletter TRAN, październik 2020, s. 1, 5, [https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/215047/TRAN%20Newsletter%20October\\_II\\_2020.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/215047/TRAN%20Newsletter%20October_II_2020.pdf), [dostęp: 25.04.2023 r.].

przecertyfikowania Boeinga 737 Max<sup>1931</sup>. W 2021 (16-17 czerwca) dyrektor wykonawczy EASA poruszył zagadnienie "The societal acceptance of Urban Air Mobility in Europe"<sup>1932</sup>. Z kolei w 2022 roku (14-15 marca) Patrick Ky omawiał art. 89 rozporządzenia nr 2018/1139<sup>1933</sup>.

### ***Udzielanie absolutorium z wykonania budżetu EASA.***

Chcąc udzielić odpowiedzi na pytanie odnośnie do tego, czy nad EASA jest sprawowana kontrola finansowa, należy na początku odwołać się do art. 319 TFUE<sup>1934</sup>. Zgodnie z jego treścią *Parlament Europejski, na zalecenie Rady, udziela Komisji absolutorium z wykonania budżetu. W tym celu Rada i Parlament kolejno badają rachunki, bilans finansowy i sprawozdanie oceniające, o których mowa w artykule 318, roczne sprawozdanie Trybunału Obrachunkowego, wraz z odpowiedziami kontrolowanych instytucji na uwagi Trybunału Obrachunkowego, oświadczenie o wiarygodności określone w artykule 287 ustęp 1 drugi akapit, jak również odpowiednie sprawozdania specjalne Trybunału Obrachunkowego*<sup>1935</sup>.

Przykładem, który obrazuje powyższą regulację prawną, jest decyzja PE w sprawie absolutorium z wykonania budżetu EASA za rok 2017<sup>1936</sup>. W załączonej do niej rezolucji PE wskazuje działania EASA, np. w stosunku do budżetu, polityki kadrowej, zapobiegania konfliktom i ocenia je<sup>1937</sup>. Również PE opisuje, jakie kontrole wewnętrzne i zewnętrzne (ICAO) były podejmowane względem EASA. Oprócz tego PE wydaje decyzję w sprawie zamknięcia ksiąg dochodów i wydatków EASA<sup>1938</sup>.

---

<sup>1931</sup> Newsletter TRAN, styczeń 2021, część II, s. 2, 4, 5, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/227680/TRAN-Newsletter-January-II-2021.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1932</sup> Newsletter TRAN, czerwiec 2021, s. 1, 7, 8, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/237747/TRAN-Newsletter-June-2021.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1933</sup> Newsletter TRAN, marzec 2022, s. 1, 5, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/246932/TRAN%20Newsletter%20March%202022.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

<sup>1934</sup> Szerzej o art. 319 TFUE: J. Łacny [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 319, s. 898-901.

<sup>1935</sup> Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.).

<sup>1936</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (obecnie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) (EASA) za rok budżetowy 2017, (Dz. U. UE. L. z 2019 r. Nr 249, str. 174).

<sup>1937</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1453 z dnia 26 marca 2019 r. zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (obecnie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) za rok budżetowy 2017, (Dz. U. UE. L. z 2019 r. Nr 249, str. 176).

<sup>1938</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1454 z dnia 26 marca 2019 r. w sprawie zamknięcia ksiąg dochodów i wydatków Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (obecnie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) za rok budżetowy 2017, (Dz. U. UE. L. z 2019 r. Nr 249, str. 180).

### 4.3. Kontrola EASA sprawowana przez Trybunał Obrachunkowy

Na mocy art. 287 TFUE *Trybunał Obrachunkowy kontroluje rachunki wszystkich dochodów i wydatków Unii. Kontroluje również rachunki wszystkich dochodów i wydatków wszystkich organów lub jednostek organizacyjnych utworzonych przez Unię, w zakresie, w jakim akt założycielski nie wyklucza takiej kontroli.* Tym samym objęte kontrolą, są też agencje unijne.

Analizując przykładowe sprawozdania TO (za 2019<sup>1939</sup>, 2020<sup>1940</sup>, 2021 rok<sup>1941</sup>) z działań kontrolnych względem EASA, można zauważyć, że w tym dokumencie są wyszczególnione dane liczbowe, co do budżetu i stanu zatrudnienia. Rozpatrując te dokumenty, trzeba stwierdzić, iż od 2018 roku liczba pracowników EASA maleje (2018-767, 2019-762, 2020-744, 2021-729).

Ponadto TO przygotowuje sprawozdania roczne dotyczące agencji UE, np. za rok budżetowy 2017<sup>1942</sup>. W jego treści nawiązuje się do rozmieszczenia agencji, finansowania, liczby pracowników. TO odnosi się też do wykrytych uchybień podczas przeprowadzonej kontroli, np. w procedurach udzielania zamówień EASA (pkt 2.38) czy wzmocnienia niezależności księgowych w EASA (pkt 2.43). Również w tym dokumencie TO szczegółowo opisuje w pkt 3.5 uwagi odnośnie do EASA.

Oprócz tego TO publikuje sprawozdania odnoszące się do sprawozdania finansowego EASA<sup>1943</sup>. Jak zaznacza E. M. Busuioc w 2006 roku EASA miała problemy finansowe, które wynikały z przewyższenia kosztów nad przychodami<sup>1944</sup>. Również potwierdza to sprawozdanie Trybunału Obrachunkowego, w którym wskazano, że koszty wynosiły około 48 mln euro, a dochody około 35 mln euro<sup>1945</sup>. Wedle stanowiska E. M. Busuioc sytuacja ta wynikła z niskich opłat za certyfikaty oraz

---

<sup>1939</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) za rok budżetowy 2019 wraz z odpowiedziami Agencji, [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/easa\\_2019/easa\\_2019\\_pl.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/easa_2019/easa_2019_pl.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1940</sup> Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2020, EASA, s. 107-112, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES\\_2020/AGENCIES\\_2020\\_PL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES_2020/AGENCIES_2020_PL.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1941</sup> Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2021, EASA, s. 95-99, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES\\_2021/AGENCIES\\_2021\\_PL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES_2021/AGENCIES_2021_PL.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1942</sup> Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2017 (Dz. U. UE. C. z 2018 r. Nr 434, str. 1).

<sup>1943</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2006, wraz z odpowiedziami Agencji (Dz. U. UE. C. z 2007 r. Nr 309, str. 47).

<sup>1944</sup> E. Madaline Busuioc, *European Agencies Law and Practices of Accountability*, Oxford 2013, s. 175.

<sup>1945</sup> Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2006, wraz z odpowiedziami Agencji (Dz. U. UE. C. z 2007 r. Nr 309, str. 47).



wysokich wydatków na ekspertów<sup>1946</sup>. W konsekwencji tego 1 czerwca 2007 roku weszło w życie nowe rozporządzenie, które określało opłaty i honoraria (nr 593/2007<sup>1947</sup>).

Co więcej, w rozporządzeniu nr 2018/1139 prawodawca unijny określił kwestię zwalczania nadużyć finansowych. Jak wynika z art. 2 EASA, musiała przystąpić do Porozumienia międzyinstytucjonalnego z 25 maja 1999 r. między Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Wspólnot Europejskich dotyczącego dochodzeń wewnętrznych prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF)<sup>1948</sup>. W konsekwencji tego OLAF może przeprowadzać dochodzenia, w tym kontrole na miejscu i inspekcje, aby sprawdzić, czy miało miejsce nadużycie finansowe, korupcja lub jakiegokolwiek inne działanie niezgodne z prawem, wpływające na interesy finansowe Unii w związku z dotacją lub zamówieniem finansowanym przez Agencję<sup>1949</sup>.

W tym miejscu warto podkreślić, iż ERPO rozpatrywał skargę wniesioną przeciwko działaniom OLAF w związku z wszczęciem dochodzenia przeciwko EASA<sup>1950</sup>. W tej sprawie osobą skarżącą był pracownik EASA, który zwrócił się do OLAF o wszczęcie dochodzenia w sprawie manipulacji sprawozdaniem z bezpieczeństwa lotniczego. Jednakże nie został on poinformowany o tym, że OLAF zwrócił się do EASA o zbadanie jego sprawy i przekazanie informacji o wynikach dochodzenia EASA. W konsekwencji złożył skargę do ERPO.

Ponadto analizując stronę OLAF, można zauważyć, iż w stosunku do EASA przeprowadzono kontrolę wstępną w sprawie wszczęcia dochodzenia wewnętrznego<sup>1951</sup> na podstawie art. 4 rozporządzenia 883/2013<sup>1952</sup>.

---

<sup>1946</sup> E. Madaline Busuioc, *European Agencies Law...*, s. 175-176.

<sup>1947</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. UE. L. z 2007 r. Nr 140, str. 3 z późn. zm.). Rozporządzenie zostało uchylone 1 kwietnia 2014 roku.

<sup>1948</sup> Decyzja Komisji z dnia 28 kwietnia 1999 r. ustanawiająca Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) (Dz. U. UE. L. z 1999 r. Nr 136, str. 20 z późn. zm.).

<sup>1949</sup> Szerzej o OLAF: B. Srebro, 4.2. *OLAF [w:] Ochrona interesów finansowych Unii Europejskiej*, Kraków 2004.; M. Simonato, *OLAF Investigations in a Multi-Level System. Legal obstacles to Effective Enforcement*, 2016 nr 3, s. 136-140, <https://eucrim.eu/articles/olaf-investigations-multi-level-system/>, [dostęp: 26.04.2023 r.].

<sup>1950</sup> Decyzja w sprawie 45/2015/PMC - Działania Europejskiego Urzędu ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) w odniesieniu do zgłoszenia sygnalizującego nieprawidłowości, <https://www.ombudsman.europa.eu/fr/decision/pl/60759>, [dostęp: 26.04.2023 r.].

<sup>1951</sup> Opinion on a Notification for Prior Checking received from the Data Protection Officer, 2011, [https://edps.europa.eu/sites/default/files/publication/11-07-13\\_easa\\_en.pdf](https://edps.europa.eu/sites/default/files/publication/11-07-13_easa_en.pdf), [dostęp: 26.04.2023 r.].

<sup>1952</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć

#### 4.4. Kontrola sprawowana przez Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich

Na podstawie art. 228 TFUE<sup>1953</sup> *Europejski Rzecznik Praw Obywatelskich jest uprawniony do przyjmowania od każdego obywatela Unii lub każdej osoby fizycznej bądź prawnej mającej miejsce zamieszkania lub statutową siedzibę w Państwie Członkowskim skarg, które dotyczą przypadków niewłaściwego administrowania w działaniach instytucji, organów lub jednostek organizacyjnych Unii, z wyłączeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykonującego swoje funkcje sądowe. Europejski Rzecznik Praw Obywatelskich bada te skargi i sporządza sprawozdanie na ich temat. Zdaniem R. Grzeszczaka ERPO rozpatruje skargi odnoszące się do złego zarządzania, które można rozumieć jako działanie organów unijnych pozostające w sprzeczności z postanowieniami traktatów oraz innych aktów prawa UE, jak również z zasadami ustalonymi m.in. w orzecznictwie sądów UE*<sup>1954</sup>. Ponadto wedle R. Grzeszczaka przedmiotem skargi może być, np. przewlekłość postępowania, odmowa udzielenia informacji. Również w raporcie rocznym ERPO z 1997 roku określono, czym jest *maladministration*, czyli *zła/niewłaściwa administracja*<sup>1955</sup>. Wśród przykładów trzeba wymienić, np.: nadużycie władzy, zaniechania administracyjne, brak lub odmowa udzielenia informacji.

Dokonując analizy art. 228 TFUE, można stwierdzić, iż zarówno obywatel UE, osoba fizyczna, jak i osoba prawna mająca statutową siedzibę na terenie UE, są uprawnione do złożenia skargi.

Przenosząc powyższe przepisy na grunt działalności agencji unijnej, jaką jest EASA, trzeba podkreślić, iż wskazane podmioty mogą złożyć skargę, jeżeli względem nich agencja będzie podejmować działania wyczerpujące znamiona *złej administracji*. Istotne jest to, iż składając skargę, można powołać się na *Europejski kodeks dobrej praktyki administracyjnej*<sup>1956</sup>, określający ogólne zasady dobrej praktyki administracyjnej, które powinny być stosowane przez instytucje i ich administrację<sup>1957</sup>.

---

Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999, Dz.U. L 248 z 18.9.2013, str. 1—22.

<sup>1953</sup> Szerzej o art. 228: R. Grzeszczak [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 228, s. 110-115.

<sup>1954</sup> *Ibidem*, s. 114.

<sup>1955</sup> The European Ombudsman - Annual Report for 1997, Dz.U. C 380 z 7.12.1998, str. 12.

<sup>1956</sup> Europejski kodeks dobrej praktyki administracyjnej, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/publication/pl/3510>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1957</sup> Szerzej o prawie do dobrej administracji: K. Milecka, *Prawo do dobrej administracji [w:] Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016, s. 221-239.

Wśród nich można wyróżnić zasadę: praworządności (art. 4); niedyskryminowania (art. 5); proporcjonalności (art. 6); bezstronności i niezależności (art. 8); obiektywności (art. 9); uczciwości (art. 11); uprzejmości (art. 12); odpowiadania na pisma w języku obywatela (art. 13).

Rozpatrując wniesione skargi do ERPO<sup>1958</sup>, należy zauważyć, iż wiele spraw odnosi się do nieudzielenia dostępu do dokumentów przez EASA, np. sprawa 272.2014/OV<sup>1959</sup>. W przedmiotowej sprawie EASA odmówiła dostępu do dokumentów, które dotyczyły raportu - *EASA part 145 Approval Recommendation Report (EASA Form 6 Part 4). Dokument ten wskazuje ustalenia po przeprowadzonych inspekcjach oraz określa zalecenia, co do zatwierdzeń organizacji obsługi technicznej (MOAs). Rzecznik, analizując stan faktyczny, zaproponował rozwiązanie, aby EASA przyznała częściowy dostęp do niektórych raportów z zaleceniami zatwierdzającymi zagranicznych organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, w których stwierdzono niezgodność z punktem 145.A.30(e) AMC i GM<sup>1960</sup>.*

Innym przypadkiem, który rozpatrywał ERPO była sprawa 1103/2006/BU, odnosząca się do zarzutu braku podstawy prawnej certyfikacji statku powietrznego w zakresie zdatności do lotu<sup>1961</sup>. W tej sytuacji powołano się na art. 4 EKDPA, który traktuje o zasadzie praworządności, a w szczególności nieprawidłowym zastosowaniu przepisów i procedur. Dzięki zaangażowaniu ERPO w ramach polubownego rozwiązania sprawy EASA uchyliła swoją decyzję i zastąpiła ją nową.

Należy podkreślić, iż ERPO po przeanalizowaniu danej sprawy, może uznać, iż nie doszło do niewłaściwego administrowania. Przykładem takiej sprawy jest 1171/2013/TN<sup>1962</sup>. Skarżący - *British Air Line Pilots' Association* - zarzucał Agencji naruszenie art. 4, 8, 9, 18, 19 oraz 22 EKDPA. Jego skarga dotyczyła procesu regulacyjnego EASA w zakresie zmiany zasad odbywania lotów oraz obowiązkowego

---

<sup>1958</sup> Przykładowe skargi wniesione do ERPO wymienia też E. Madaline Busuioc, *European Agencies Law and Practices of Accountability*, Oxford 2013, s. 230.

<sup>1959</sup> Sprawa 272.2014/OV, Access to documents relating to the certification by the EASA of foreign aircraft maintenance organisations, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/case/en/43343>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1960</sup> Proposal of the European Ombudsman for a friendly solution to complaint 272/2014/OV against the European Aviation Safety Agency (EASA), Sprawa 272.2014/OV, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/solution/en/60984>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1961</sup> Decyzja w sprawie 1103/2006/BU, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/3140>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1962</sup> Decision in case 1171/2013/TN on the work of the European Aviation Safety Agency (EASA) on the EU rules on flight and duty time limitations and rest requirements for commercial airline transport, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61272>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

ograniczenia czasu pracy (ToR<sup>1963</sup>). Stowarzyszenie Pilotów wskazywało, że grupa tworząca projekty przepisów, powinna być wykwalifikowana, aby móc wydawać opinię odnośnie do wiedzy medycznej, np. w kwestii zmęczenia i snu człowieka<sup>1964</sup>. Jak twierdziła EASA, grupa, która tworzyła projekt przepisów, mogła skorzystać z ekspertów, zajmujących się medycyną<sup>1965</sup>. Ponadto EASA wskazała, że przygotowując przepisy, członkowie grup doradczych stosują się do ogólnych zasad dobrej administracji, które określone są w ich wewnętrznym kodeksie<sup>1966</sup>. Po rozpoznaniu sprawy ERPO zalecił, aby EASA przekazała Stowarzyszeniu Pilotów informacje w wersji zanonimizowanej o kwalifikacjach i wiedzy fachowej osób, które tworzyły grupę, przygotowującą projekt przepisów<sup>1967</sup>. Ponadto Rzecznik nie stwierdził w tej sprawie przejawu złej administracji przez EASA, odnoszącego się do naukowego i medycznego wkładu w przedmiotowym procesie regulacyjnym.

Innym przykładem sprawy (726/2012/FOR<sup>1968</sup>) rozpatrywanej przez ERPO, jest skarga wniesiona przez linię lotniczą Ryanair w odniesieniu do opinii EASA w zakresie ograniczeń czasu lotu<sup>1969</sup>. W tym przypadku EASA przyjęła zalecenia, które wskazał Rzecznik, takie jak: podanie do wiadomości publicznej skonsolidowane podsumowanie posiedzenia grupy doradczej władz krajowych sporządzone w dniu 27 października 2011 r.<sup>1970</sup>.

---

<sup>1963</sup> ToR OPS.055 (a) & (b), 20 listopada 2009, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-ToR-OPS.055\(a\)\\_OPS.055\(b\)-00-20112009.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-ToR-OPS.055(a)_OPS.055(b)-00-20112009.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1964</sup> Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 1171/2013/(RA)TN against the European Aviation Safety Agency (EASA), pkt 5, 12, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/54686>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1965</sup> Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 1171/2013/(RA)TN against the European Aviation Safety Agency (EASA), pkt 11, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/54686>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1966</sup> Obecna wersja: Code of Conduct for the staff of EASA, PO.HR.00180-004, 13.07.2020, <https://www.easa.europa.eu/en>, [dostęp: 09.04.2023 r.], wcześniejsza wersja: Code of Conduct for the staff of EASA, PO.HR.00180-001, 01.08.2012, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/docs-quality-PO.HR.00180\\_Code-of-Conduct-for-the-staff-of-EASA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/docs-quality-PO.HR.00180_Code-of-Conduct-for-the-staff-of-EASA.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1967</sup> Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 1171/2013/(RA)TN against the European Aviation Safety Agency (EASA), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/54686>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1968</sup> The manner in which EASA conducted its scientific and medical evaluation of EU rules concerning flight and duty time limitations and rest requirements for commercial air transport, 726/2012/FOR, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/opening-summary/en/11572>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1969</sup> Opinion no 04/2012 of The European Aviation Safety Agency of 28th September 2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

<sup>1970</sup> Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 726/2012/(RA)FOR against the European Aviation Safety Agency (EASA), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/52883>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

Po pierwsze, analizując przykładowe sprawozdania roczne dotyczące działalności Rzecznika (2006<sup>1971</sup>, 2007<sup>1972</sup>, 2008<sup>1973</sup>), można zauważyć, iż EASA została uznana jako instytucja, która *daje przykład prawdziwej kultury obsługi i wyraża wolę konstruktywnej współpracy*. Tym samym działania EASA w sprawach 1729/2005/JF<sup>1974</sup>, 1103/2006/BU<sup>1975</sup>, 893/2006/BU<sup>1976</sup> określono jako modelowe zachowanie. Odnosząc się do pierwszej z wymienionych, EASA podtrzymała swoje stanowisko, zgodnie z którym nie wystąpił przypadek niewłaściwego administrowania. Jednakże przyjęła rozwiązanie polubowne, które zaproponował Rzecznik. Ponadto anulowała całą kwotę dodatków na zagospodarowanie, które miał zwrócić pracownik tymczasowy<sup>1977</sup>. W drugiej sprawie w ramach polubownego załatwienia skargi EASA uchyliła swoją decyzję i zastąpiła ją nową<sup>1978</sup>. W ostatnim z wymienionych wyżej modelowych przykładów EASA wyraziła zgodę na udzielenie skarżącemu informacji, których potrzebował<sup>1979</sup>.

Po drugie, biorąc pod uwagę liczbę wnoszonych skarg do ERPO, należy stwierdzić, iż tylko niewielka ilość z nich odnosi się do złego administrowania agencji unijnych<sup>1980</sup>. Dla ustalenia zakresu działań Rzecznika trzeba odwołać się do jego sprawozdań. Jak wynika ze statystyk odnoszących się do postępowań wyjaśniających w stosunku do agencji UE, można zauważyć, że ich roczna ilość nie przekroczyła 100 (2020-34, czyli 9,2%<sup>1981</sup>; 2019-33, czyli 7,2%<sup>1982</sup>; 2018-43, czyli 8,8%<sup>1983</sup>; 2017-35, czyli 7,8%<sup>1984</sup>;

---

<sup>1971</sup> Sprawozdanie roczne 2006. Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3415>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1972</sup> Sprawozdanie roczne 2007. Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3452>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1973</sup> Sprawozdanie roczne 2008, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3969>, s. 17, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1974</sup> Sprawozdanie roczne 2006. Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3415>, s. 28, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1975</sup> Sprawozdanie roczne 2007. Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3452>, s.15, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1976</sup> Sprawozdanie roczne 2008, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3969>, s. 18, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1977</sup> Decyzja w sprawie 1729/2005/(PB)JF - Zwrot dodatków na zagospodarowanie wypłaconych w okresie próbnym, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/2918>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1978</sup> Decyzja w sprawie 1103/2006/BU - Zarzut braku podstawy prawnej certyfikacji statku powietrznego w zakresie zdatności do lotu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/3140>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1979</sup> Decision of the European Ombudsman on complaint 893/2006/BU against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/3128>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1980</sup> Liczba skarg wnoszonych do ERPO w latach 2017-2021, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/112>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1981</sup> Postępowania wyjaśniające prowadzone przez Europejską Rzecznik Praw Obywatelskich w 2020 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/102>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

2016-32, czyli 12,3%<sup>1985</sup>; 2015-30, czyli 11,5%<sup>1986</sup>; 2014-47, czyli 13,7%<sup>1987</sup>; 2013-84, czyli 24%<sup>1988</sup>). Tym samym można uznać, iż odsetek postępowań wyjaśniających przeprowadzonych przez Rzecznika w stosunku do EASA jest niewielki. Potwierdzają to sprawozdania roczne Rzecznika w okresie od 2005 do 2012 roku, w których zostało wyszczególniona liczba postępowań wobec EASA. W 2005 roku wskazano, iż na 627 dochodzeń (343 wszczęte w 2005 roku, 284 nie zostały zakończone do 31.12.2004 roku) tylko jedno dotyczy EASA<sup>1989</sup>. W 2006 roku z 582 (267 wszczęte w 2006 roku, 315 nie zostały zakończone do 31.12.2005 roku) trzy odnoszą się do EASA<sup>1990</sup>. W 2007 roku na 641 (309 wszczęte w 2007 roku, 332 nie zostały zakończone do 31.12.2006 roku) dochodzeń również trzy dotyczyły działania EASA<sup>1991</sup>. W następnych latach liczba dochodzeń w stosunku do EASA wyglądała następująco: 2008-1<sup>1992</sup>, 2009-5<sup>1993</sup>, 2010-2<sup>1994</sup>, 2011-3<sup>1995</sup>, 2012-4<sup>1996</sup>. Niestety w okresie od 2013 roku do 2021 roku nie jest określone, ile było prowadzonych dochodzeń w stosunku do poszczególnych

---

<sup>1982</sup> Postępowania wyjaśniające prowadzone przez Europejską Rzecznik Praw Obywatelskich w 2019 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/90>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1983</sup> Dochodzenia prowadzone przez Europejską Rzecznik Praw Obywatelskich w 2018 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/78>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1984</sup> Dochodzenia prowadzone przez Europejską Rzecznik Praw Obywatelskich w 2017 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/65>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1985</sup> Dochodzenia prowadzone przez Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich w 2016 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/50>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1986</sup> Dochodzenia prowadzone przez Europejską Rzecznik Praw Obywatelskich w 2015 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/35>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1987</sup> Dochodzenia prowadzone przez Europejską Rzecznik Praw Obywatelskich w 2014 r. dotyczyły następujących instytucji, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/20>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1988</sup> Sprawozdanie roczne 2013, s. 10, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/56330>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1989</sup> Sprawozdanie roczne 2005 Podsumowanie i dane statystyczne, s. 24, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/executive-summary/pl/3419>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1990</sup> Sprawozdanie roczne 2006 Podsumowanie i dane statystyczne, s. 24, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/executive-summary/pl/3418>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1991</sup> Sprawozdanie roczne 2007 Podsumowanie i dane statystyczne, s. 24, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/executive-summary/pl/3453>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1992</sup> Sprawozdanie roczne 2008, s. 45, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3969>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1993</sup> Sprawozdanie roczne 2009, s. 41, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/4797>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1994</sup> Sprawozdanie roczne 2010, s. 25-26, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/10381>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1995</sup> Sprawozdanie roczne 2011, s. 28, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/11584>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1996</sup> Sprawozdanie roczne 2012, s. 28, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/50250>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

agencji. Jednakże biorąc pod uwagę wcześniej wskazane ogólne statystyki za te lata, można domniemywać, iż liczba ta nie przekroczyła 5 dochodzeń rocznie.

Po trzecie, rozpatrując to, kto wnosi skargi do ERPO na działania EASA, można zauważyć, iż najczęściej wnoszą je osoby fizyczne, np. pracownicy tymczasowi, mechanicy, piloci, inżynierowie. Jednakże w niektórych przypadkach były to osoby prawne, np. British Air Line Pilots' Association (1171/2013/TN<sup>1997</sup>), Ryanair (726/2012/FOR<sup>1998</sup>), przedsiębiorstwo prowadzące działalność w sektorze aeronautyki (407/2010/BEH<sup>1999</sup>).

Po czwarte, dokonując analizy działalności Rzecznika w sprawie skarg względem EASA, trzeba podkreślić, iż opublikowano 30 decyzji (według dat złożenia skarg: 2022-2; 2019-3, 2018-2; 2017-2; 2016-2; 2014-1; 2013-2; 2012-3; 2011-3; 2010-2; 2009-3; 2008-1; 2006-3; 2005-1), w których zostało przedstawione stanowisko ERPO<sup>2000</sup>. Wśród nich trzeba wymienić: 2022-1484/2022/LDS<sup>2001</sup>, 1369/2022/OAM<sup>2002</sup>; 2019-2164/2019/MIG<sup>2003</sup>, 645/2019/NH<sup>2004</sup>, 829/2019/PB<sup>2005</sup>; 2018-773/2018/PL<sup>2006</sup>, 454/2018/THH<sup>2007</sup>; 2017-1633/2017/MDC<sup>2008</sup>, 1132/2017/STI<sup>2009</sup>; 2016-

---

<sup>1997</sup> Decision in case 1171/2013/TN on the work of the European Aviation Safety Agency (EASA) on the EU rules on flight and duty time limitations and rest requirements for commercial airline transport, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61272>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1998</sup> Decyzja w sprawie 726/2012/FOR - Dostęp do protokołu z posiedzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54652>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>1999</sup> Decyzja w sprawie 407/2010/BEH - Zarzuty dotyczące wnioskowanej dyrektywy w sprawie zdatności do lotu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5456>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2000</sup> Lista decyzji ERPO względem EASA: <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/search-inquiries?docTypes=EODECISION&institutions=22>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2001</sup> Decision in the case 1484/2022/LDS on how the European Union Aviation Safety Agency handled a complaint concerning its advice on the impact of the war in Ukraine for private aviation, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/160171>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2002</sup> Decision in the case 1369/2022/OAM on the European Union Aviation Safety Agency's refusal to give public access to documents related to unidentified flying objects, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/159559>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2003</sup> Decision in case 2164/2019/MIG on the European Union Aviation Safety Agency's refusal of public access to its central test question database, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/124428>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2004</sup> Decision of the European Ombudsman in the above case on how the European Aviation Safety Agency replied to concerns about hot air balloon regulations in Germany, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/121508>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2005</sup> Decision of the European Ombudsman concerning complaint 829/2019/PB against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/115170>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2006</sup> Decision in case 773/2018/PL on how the European Union Aviation Safety Agency conducted a consultation on drones, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/122159>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2007</sup> Decyzja w sprawie 454/2018/THH dotyczącej decyzji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego odnośnie do przyznania częściowego dostępu do sprawozdania w sprawie bezpieczeństwa przeciwpożarowego silnika lotniczego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/96157>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

1311/2016/TM<sup>2010</sup>, 1277/2016/SNA<sup>2011</sup>; 2014-272/2014/OV<sup>2012</sup>; 2013-1171/2013/TN<sup>2013</sup>, OI/4/2013/CK<sup>2014</sup>; 2012-726/2012/FOR<sup>2015</sup>, 434/2012/VL<sup>2016</sup>, 191/2012/VL<sup>2017</sup>; 2011-2114/2011/KM<sup>2018</sup>, 1174/2011/OV<sup>2019</sup>, 51/2011/AN<sup>2020</sup>; 2010-266/2010/(BEH)VL<sup>2021</sup>, 407/2010/BEH<sup>2022</sup>; 2009-2505/2009/BEH<sup>2023</sup>, 1182/2009/(BU)JF<sup>2024</sup>, 333/2009/(BEH)KM<sup>2025</sup>; 2008-3419/2008/(AF)(BEH)KM<sup>2026</sup>;

---

<sup>2008</sup> Decision in case 1633/2017/MDC on the European Aviation Safety Agency's alleged failure to reply properly to the complainant's correspondence alleging that the successful tenderers in a procurement procedure failed to comply with national and EU law provisions relating to employment protection and working conditions, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/96231>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2009</sup> Decision in case 1132/2017/STI concerning the information available on the European Aviation Safety Agency's website free of charge, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/84580>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2010</sup> Decyzja w sprawie 1311/2016/TM dotyczącej sposobu, w jaki Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego rozpatrzyła sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/97007>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2011</sup> Decision in case 1277/2016/SNA on the European Aviation Safety Agency's alleged refusal to assist the complainant in transferring his flight medical records, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/74122>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2012</sup> Decision in case 272/2014/OV on the release by the European Aviation Safety Agency (EASA) of audit reports on aircraft maintenance organisations, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61120>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2013</sup> Decision in case 1171/2013/TN on the work of the European Aviation Safety Agency (EASA) on the EU rules on flight and duty time limitations and rest requirements for commercial airline transport, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61272>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2014</sup> Decyzja w sprawie OI/4/2013/CK - Ujawnianie imion i nazwisk członków komisji selekcyjnych przez jednostki organizacyjne UE, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54361>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2015</sup> Decyzja w sprawie 726/2012/FOR - Dostęp do protokołu z posiedzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54652>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2016</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 434/2012/VL against the European Aviation Security Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/50838>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2017</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 191/2012/VL against the European Aviation Safety Agency ('EASA'), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/11603>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2018</sup> Decision of the European Ombudsman closing the inquiry into complaint 2114/2011/KM against the European Aviation Safety Agency (EASA), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/60959>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2019</sup> Decyzja w sprawie 1174/2011/OV - Dostęp do dokumentów dotyczących czterech usługodawców oferujących obsługę techniczną statków powietrznych, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54566>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2020</sup> Decyzja w sprawie 51/2011/AN - Odpowiedź na zastrzeżenia dotyczące certyfikacji konkretnego typu statku powietrznego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/50143>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2021</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 266/2010/(BEH)VL against the European Aviation Security Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/11140>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2022</sup> Decyzja w sprawie 407/2010/BEH - Zarzuty dotyczące wnioskowanej dyrektywy w sprawie zdolności do lotu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5456>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2023</sup> Decyzja w sprawie 2505/2009/BEH - Zarzut błędnej interpretacji prawa UE dotyczącego wymogów licencyjnych dla personelu certyfikującego statki powietrzne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5517>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2024</sup> Decyzja w sprawie 1182/2009/(BU)JF - Spór w sprawie opłat i należności, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5440>, [dostęp: 24.04.2023 r.].



2006-3567/2006/JF<sup>2027</sup>, 893/2006/BU<sup>2028</sup>; 1103/2006/BU<sup>2029</sup>; 2005-1729/2005/(PB)JF<sup>2030</sup>.

Po piąte, analizując decyzje ERPO, można dojść do wniosku, iż w większości przypadków nie stwierdzono nieprawidłowości w działaniach EASA. Ponadto niektóre sprawy rozwiązywano polubownie. Niemniej jednak wśród decyzji ERPO można wskazać takie, które określały działanie EASA jako przejaw złej administracji, np. 2114/2011/KM<sup>2031</sup>.

Po szóste, najczęstszym przedmiotem skarg był brak możliwości uzyskania dostępu do dokumentów. Jednakże osoby uprawnione wskazywały też na: brak dostępu do testów, aspekty odnoszące się do licencji pilota.

Po siódme, biorąc pod uwagę sprawozdania z działalności ERPO, można zauważyć, iż w 2021 roku średni czas postępowania wynosił poniżej 4 miesięcy<sup>2032</sup>. Analizując sprawy związane z EASA, można uznać, iż w większości przypadków Rzecznik podejmuje decyzje w ciągu kilku miesięcy. Niemniej jednak w niektórych sprawach ERPO potrzebuje więcej czasu, np. 1311/2016/TM<sup>2033</sup> (skarga złożona w 2016 roku, decyzja w 2018 roku), 2114/2011/KM<sup>2034</sup> (skarga złożona w 2011 roku, decyzja w 2015

---

<sup>2025</sup> Decyzja w sprawie 333/2009/(BEH)KM - Niezastosowanie odpowiednich kodów CPV do opisu przedmiotu przetargu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5362>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2026</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 3419/2008/(AF)(BEH)KM against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/48732>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2027</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 3567/2006/JF against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/4247>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2028</sup> Decision of the European Ombudsman on complaint 893/2006/BU against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/3128>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2029</sup> Decyzja w sprawie 1103/2006/BU - Zarzut braku podstawy prawnej certyfikacji statku powietrznego w zakresie zdatości do lotu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/3140>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2030</sup> Decyzja w sprawie 1729/2005/(PB)JF - Zwrot dodatków na zagospodarowanie wypłaconych w okresie próbnym, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/2918>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2031</sup> Decision of the European Ombudsman closing the inquiry into complaint 2114/2011/KM against the European Aviation Safety Agency (EASA), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/60959>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2032</sup> Czas trwania dochodzeń w sprawach zamkniętych przez Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/multimedia/infographics/pl/118>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2033</sup> Decyzja w sprawie 1311/2016/TM dotyczącej sposobu, w jaki Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego rozpatrzyła sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/97007>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2034</sup> Decision of the European Ombudsman closing the inquiry into complaint 2114/2011/KM against the European Aviation Safety Agency (EASA), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/60959>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

roku), 1171/2013/TN<sup>2035</sup> (skarga złożona w 2013 roku, decyzja w 2015 roku), 1174/2011/OV<sup>2036</sup> (skarga złożona w 2011 roku, decyzja w 2014 roku), 3419/2008/(AF)(BEH)KM<sup>2037</sup> (skarga złożona w 2008 roku, decyzja w 2012 roku).

## 5. Wnioski

Biorąc pod uwagę rozważania zawarte w tym rozdziale, można udzielić odpowiedzi na pytania, które były sformułowane na samym początku wywodu.

Po pierwsze, podstawa odpowiedzialności EASA wynika zarówno z prawa pierwotnego, jak i wtórnego. Prawodawca unijny wskazuje też podział odpowiedzialności na umowną (*ex contractu*) i pozaumowną (*ex delicto*).

Po drugie, przesłankami odpowiedzialności pozaumownej są: bezprawność zarzucanego instytucji postępowania, rzeczywisty charakter szkody i istnienie związku przyczynowego między zarzucanym postępowaniem a ponoszona szkodą.

Po trzecie, analizując orzecznictwo TSUE, należy stwierdzić, iż zostały wnoszone skargi, w których strona skarżąca zarzucała EASA wydanie niewłaściwej decyzji lub nieprawidłowe zachowanie w trakcie, np. postępowania przetargowego czy rekrutacyjnego.

Po czwarte, rozpatrując wszystkie skargi wniesione przeciwko EASA, trzeba stwierdzić, iż strona skarżąca powoływała się na art. 263 lub 270 TFUE. Istotne jest to, iż tylko jedna ze skarg dotyczyła bezpieczeństwa lotniczego, a dokładnie certyfikacji helikoptera.

Po piąte, analizując wniesione petycje do Parlamentu Europejskiego, można zauważyć, iż tylko osiem z nich dotyczyło działalności EASA. Tym samym stanowi to niewielki procent wszystkich petycji, które są wnoszone przez obywateli. Składający petycje poruszali różne kwestie począwszy od przeprowadzania testów *colour vision*, skończywszy na języku komunikacji w obsłudze technicznej. W niektórych przypadkach Komisja Petycji, na mocy obecnego art. 227 ust. 6 regulaminu PE

---

<sup>2035</sup> Decision in case 1171/2013/TN on the work of the European Aviation Safety Agency (EASA) on the EU rules on flight and duty time limitations and rest requirements for commercial airline transport, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61272>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2036</sup> Decyzja w sprawie 1174/2011/OV - Dostęp do dokumentów dotyczących czterech usługodawców oferujących obsługę techniczną statków powietrznych, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54566>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

<sup>2037</sup> Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 3419/2008/(AF)(BEH)KM against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/48732>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

dziewiątej kadencji, zwracała się do Komisji Europejskiej o udzielenie odpowiedzi, co do stosowania prawa.

Po szóste, trzeba stwierdzić, iż indywidualne podmioty, które nie były zadowolone z decyzji podjętych przez EASA, wносиły odwołanie do komisji odwoławczej na podstawie art. 108 rozporządzenia nr 2018/1139. Jeżeli po wyczerpaniu tych środków, BoA utrzymała swoją decyzję w mocy, podmiotom przysługiwało prawo do złożenia skargi do TSUE. Niemniej jednak tylko w dwóch przypadkach zdecydowano o skorzystaniu z tego prawa.

Po siódme, można zauważyć, iż podmioty, które nie były zadowolone z postępowania EASA, korzystały też z pomocy Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich. Tym samym można domniemywać, iż w tych przypadkach podmioty nie chciały być stroną przed TSUE z uwagi na koszty i czas trwania postępowania. Należy zaznaczyć, iż dana sprawa może być rozpatrywana przez TSUE nawet przez trzy lata. Trzeba podkreślić, iż postępowanie prowadzone przez ERPO trwa zazwyczaj kilka miesięcy. Jednakże niektóre sprawy wymagały dłuższego okresu czasu, aby ERPO mógł zapoznać się ze stanem faktycznym i wydać odpowiednią decyzję. Ponadto analizując skargi, można stwierdzić, iż w większości przypadków osoby fizyczne decydują się na skorzystanie z pomocy ERPO. Nie można jednak zapomnieć o tym, iż osoby prawne (np. przedsiębiorstwa czy linie lotnicze) również korzystają z drogi pozasądowej ochrony swoich praw.

Po ósme, analizując funkcjonowanie EASA, trzeba wskazać, iż nad jej działalnością kontrolę sprawuje Parlament Europejski, Rada, Trybunał Obrachunkowy, Komisja Europejska, Europejski Rzecznik Praw Obywatelskich oraz Trybunał Sprawiedliwości.

## Zakończenie

Przeprowadzone badania pozwoliły na pozytywne zweryfikowanie pierwszej części hipotezy badawczej, zgodnie z którą Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego dysponuje wystarczającym instrumentarium prawnym do reagowania na tradycyjne źródła zagrożenia bezpieczeństwa lotnictwa, natomiast trudności z reagowaniem na pojawiające się nowe zagrożenia dotyczą niewystarczającego instrumentarium prawnego, co wynika przede wszystkim z tego, iż EASA ma kompetencje quasi-regulacyjne i sama nie jest w stanie zmienić regulacji prawnych, tylko może zaproponować pewne zmiany. W przypadku laserów, czy cyberterrorizmu EASA nie może użyć środków w postaci dyrektywy zdatności lotu i dyrektywy zdatności lotu i naturze pilnej, a tym samym jej działania są ograniczone. Jedynie w przypadku takich zagrożeń mogłaby wydać dokumenty niewiążące, np. Biuletyny bezpieczeństwa, w których zalecałaby wprowadzenie odpowiedniego działania. W konsekwencji praca Komisji Europejskiej w trakcie procesu legislacyjnego jest kluczowa, aby wprowadzić projekt przepisów EASA w życie.

Za potwierdzeniem powyższej pierwszej części hipotezy przemawia kilka istotnych wyników, stwierdzonych w toku badań. Przede wszystkim trzeba zauważyć, iż bezpieczeństwo jest kluczowe dla transportu lotniczego, dlatego istotne jest, aby system zarządzania nim był wystarczający oraz spójny na wszystkich poziomach zarówno globalnym, wspólnotowym, jak i krajowym. Dokonując analizy rozwoju sektora lotniczego można uznać, iż EASA odpowiada na pojawiające się zagrożenia, np. epidemie, ataki cybernetyczne, terroryzm, ale też stara się podejmować działania, które mogłyby zapobiec innym niebezpieczeństwom, mogącym wystąpić w transporcie lotniczym.

EASA, aby zrealizować podstawowy cel, wynikający z rozporządzenia nr 2018/1139 (*ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii*) wydaje szereg dokumentów, zarówno wiążących, jak i niewiążących prawnie, oraz stosuje odpowiednie środki. Ponadto użytkownicy przestrzeni powietrznej mają wpływ na regulacje EASA, mogą bowiem przedstawić swoje propozycje czy zastrzeżenia, co sprawia, że tworzone regulacje są odpowiedzią na realne problemy.

Z dotychczasowych badań wynika, że wraz z rozwojem transportu lotniczego i pojawianiem się kolejnych zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego, EASA stopniowo

poszerzała swoje kompetencje, tak aby móc reagować na problemy występujące w lotnictwie. Tym samym EASA posiada kompetencje quasi-regulacyjne, kontrolno-nadzorcze oraz w relacjach międzynarodowych.

Poprzez dokonaną analizę w rozdziale II można było potwierdzić, iż przed powstaniem EASA, funkcjonowała organizacja Wspólnych Władz Lotniczych (ang. Joint Airworthiness Authority, czyli JAA), która zajmowała się ustalaniem wymogów co do projektowania, budowy, czy certyfikacji statków pasażerskich. Następnie JAA przekształciła się w organizację międzyrządową, której celem było dążenie do zapewnienia wysokiego i wspólnego poziomu bezpieczeństwa lotniczego w państwach zrzeszonych w JAA. Niestety, z upływem czasu działalność JAA stała się niewystarczająca. W konsekwencji tego podjęto prace nad stworzeniem jednolitych przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa na poziomie Wspólnot Europejskich, wskutek czego zostało podpisane porozumienie o przeniesieniu zadań standaryzacyjnych JAA do Agencji. Dokonując analizy porównawczej JAA i EASA, należy stwierdzić, iż pozycja Agencji jest silniejsza niż JAA ze względu na to, iż EASA posiada osobowość prawną, a JAA było podporządkowane ECAC. Ponadto w porównaniu do JAA, EASA wydaje indywidualne decyzje, które są wiążące.

Rozdział III składa się z dwóch wyraźnie wyodrębnionych części. W pierwszej z nich poddano analizie EASA jako agencję Unii Europejskiej w celu określenia, do jakiego rodzaju agencji można ją zakwalifikować. Rozważania w rozdziale III dotyczące statusu EASA pozwoliły potwierdzić, iż EASA to agencja zdecentralizowana, która jest niezależna prawnie, organizacyjnie i finansowo. Na mocy rozporządzenia nr 1592/2002 przyznana jej została osobowość prawną. Tym samym EASA może wydawać wiążące decyzje w sprawach indywidualnych oraz może być stroną w postępowaniu przed Trybunałem Sprawiedliwości UE. Indywidualnie oznaczone podmioty mogą także wnieść skargę przeciwko decyzjom podjętym przez Komisję Odwoławczą EASA.

W drugiej części rozdziału III podjęto próbę określenia, jaki jest status EASA w świetle prawa międzynarodowego. Szczegółowe pytanie badawcze w tym rozdziale odnosiło się do ustalenia, czy EASA jest organizacją międzynarodową i może zawierać umowy międzynarodowe? Czy EASA współpracuje z innymi organizacjami i państwami w Unii Europejskiej i poza nią, aby utrzymać bezpieczeństwo lotnicze? Z dokonanej analizy wynika, iż EASA nie jest wyposażona we wszystkie atrybuty podmiotowości prawnomiędzynarodowej, jakie mogłaby mieć organizacja

międzynarodowa (*ius legationis*, *ius tractatum*, *ius standi*, immunitety i przywileje). Przeprowadzone badania pozwoliły stwierdzić, iż EASA bierze czynny udział we współpracy międzynarodowej z państwami trzecimi czy organizacjami międzynarodowymi, np. ICAO, Chiny. Jednakże po przeanalizowaniu budowy i treści dokumentów, które podpisuje EASA z władzami lotniczymi państw, można stwierdzić, iż nie są to umowy w świetle prawa międzynarodowego. Jedynie Unia Europejska zawiera oficjalne umowy międzynarodowe z państwami trzecimi w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (umowy BASA). Również istotną przesłanką, która pozwoliła stwierdzić, iż EASA nie jest wyposażona w *ius tractatum*, było ustalenie charakteru *working arrangement*, które są podpisywane przez Dyrektora Wykonawczego EASA i krajowe władze lotnicze. Przeprowadzone badania budowy i treści tych dokumentów wykazały, że nie są one umowami międzynarodowymi. Pomoocna w ocenie tego aspektu była także analiza lingwistyczna nazw użytych w polskich i angielskich wersjach rozporządzeń z 2002, 2008 i 2018. Ponadto w United Nations Treaty Series Online nie ma żadnej zarejestrowanej *working arrangement* przez EASA, co przemawia za ich niewiążącym charakterem. Oczywiście w Sekretariacie ONZ niektóre agencje, np. FRONTEX dokonały rejestracji umowy w sprawie siedziby, tej agencji co może wskazywać, iż strony chciałyby, aby w przyszłości można byłoby się powoływać na nią przed organami ONZ.

W wyniku przeprowadzonych badań orzecznictwa sądów międzynarodowych należy stwierdzić, iż EASA nie była nigdy pozwana przed sądami międzynarodowymi, nie stwierdzono także wykonywania czynnej legitymacji procesowej. W konsekwencji tego faktu nie można uznać, iż jest wyposażona w *ius standi*. Jednakże w świetle prawa unijnego może być stroną postępowania sądowego przed TSUE i ma zdolność do czynności prawnych. Potwierdzają to sprawy, które toczyły się przed TSUE i w których stroną była EASA (np. Wyrok Trybunału (ósma izba) z dnia 28 stycznia 2016 r., Heli-Flight GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), sprawa C-61/15 P, ECLI:EU:C:2016:59). Dokonując weryfikacji tego, czy EASA posiada immunitety i przywileje, należy stwierdzić, że w jej przypadku mają zastosowanie przywileje i immunitety Unii Europejskiej zgodnie z Protokołem nr 7. Jednakże trzeba odnotować, że na mocy umowy w sprawie siedziby agencji między rządem Niemiec a EASA, Dyrektor Wykonawczy i jego rodzina mogą korzystać z przywilejów i immunitetów na podstawie Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych. Tym samym rozpatrując poszczególne atrybuty podmiotowości

międzynarodowej, można skłonić ku tezie, iż EASA nie jest organizacją międzynarodową. Potwierdza to fakt, iż EASA nie powstała na podstawie umowy międzynarodowej, lecz na mocy prawa wtórnego Unii Europejskiej, tzn. rozporządzenia z 2002 roku.

W rozdziale IV przeprowadzono analizę kompetencji quasi-regulacyjnych EASA. Szczegółowe pytania badawcze w pierwszej części tego rozdziału rozprawy dotyczyły procesu regulacyjnego EASA (ang. *rulemaking procedure*). Na podstawie przedstawionych badań trzeba uznać, iż EASA nie bierze udziału w procesie legislacyjnym. Niemniej jednak jej rola w opracowywaniu przepisów prawnych jest bardzo istotna. Wynika to z tego, iż EASA przeprowadza proces regulacyjny, w trakcie którego są przygotowywane projekty przepisów rozporządzeń UE. W konsekwencji tego nie można jej przypisać kompetencji regulacyjnych, bowiem nie stanowi prawa, a tylko wspiera Komisję Europejską w opracowywaniu projektów przepisów. Odnosząc się do pytań badawczych (czy działania quasi-regulacyjne podejmowane przez EASA pozwalają na skuteczne zwalczanie zarówno tradycyjnych, jak i nietradycyjnych zagrożeń w lotnictwie cywilnym? Czy działania quasi-regulacyjne podejmowane przez EASA uniemożliwiają pojawienie się nowych zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego? Czy EASA podejmuje działania prewencyjne, czy tylko post factum? Czy instrumenty prawne podejmowane przez EASA są wystarczająco skuteczne, aby zachować akceptowalny poziom bezpieczeństwa lotniczego?), należy wskazać, że działania EASA zwiększają poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Potwierdza to fakt, że po wypadkach lotniczych są inicjowane zadania regulacyjne, których celem jest stworzenie przepisów, reagujących na dane zagrożenie i zmierzających do eliminacji problemów w bezpieczeństwie lotnictwa cywilnego.

Rozpatrując poszczególne etapy procesu regulacyjnego, trzeba podkreślić, iż Agencja przeprowadza konsultacje z podmiotami sektora lotniczego, co stwarza forum do dyskusji, w trakcie której każdy może przedstawić swoje uwagi czy opinie, odnoszące się do projektu przepisów prawnych. W konsekwencji EASA może uwzględnić sugestie, np. pilotów czy mechaników, którzy mogli zauważyć zagrożenia dla lotnictwa cywilnego podczas swoich prac. Wartością dodatnią zamieszczenia komentarzy w narzędziu CRD jest to, że te podmioty mają doświadczenie w sektorze lotniczym i mogą też zaproponować właściwe rozwiązanie, które poprawiłoby bezpieczeństwo lotnicze.

Analiza przykładowych procesów regulacyjnych potwierdza, że działania

quasi-regulacyjne EASA, odnoszą się do realnych zagrożeń, istniejących w transporcie lotniczym. Mając na uwadze kolejne pytania badawcze (jak wygląda proces regulacyjny EASA, którego celem jest tworzenie projektów przepisów prawa Unii Europejskiej, dotyczących bezpieczeństwa lotniczego? Czy na przestrzeni lat proces regulacyjny uległ zmianie?), trzeba stwierdzić, że proces regulacyjny EASA jest czasochłonny. Ponadto analiza porównawcza procesów regulacyjnych na podstawie decyzji Zarządu EASA pozwoliła stwierdzić, że sukcesywnie następowały zmiany w procesie regulacyjnym, zmierzające do uczynienia go bardziej efektywnym.

W drugiej części rozdziału IV podjęto próbę określenia, jakie dokumenty wydaje EASA, czemu towarzyszyło pytanie o ich charakter. Szczegółowe pytania badawcze (jakie dokumenty zostają opublikowane przez EASA w trakcie rulemaking procedure i poza nią? Jaki jest charakter prawny tych dokumentów? Czy EASA dysponuje natychmiastowymi środkami, które może zastosować w przypadku pojawienia się zagrożenia, które dotąd nie było przedmiotem opublikowanych przez nią dokumentów?) pozwoliły potwierdzić pierwszą część hipotezy badawczej, zgodnie z którą EASA posiada wystarczające instrumentarium prawne do reagowania na tradycyjne źródła zagrożenia bezpieczeństwa lotnictwa. Przykładem takich instrumentów są przede wszystkim dyrektywy zdatowności lotu i dyrektywy zdatowności lotu o naturze pilnej, które umożliwiają EASA natychmiastową reakcję na zagrożenie w bezpieczeństwie lotniczym. EASA za pomocą dyrektywy o naturze pilnej może nawet zawiesić wykonywanie lotów, np. Boeinga 737-8 i 737-9 Max. Jednakże należy odnotować, że od takich decyzji przysługuje odwołanie do Komisji Odwoławczej Agencji, a po wyczerpaniu tych środków — skarga do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Innymi środkami, jakie EASA dysponuje, aby reagować na pojawiające się zagrożenia, są dyrektywy bezpieczeństwa, których charakter prawny nie jest jednoznaczny. Analizując przykłady tych dyrektyw, można podzielić je na dwie grupy — wydane na podstawie art. 76 ust. 6 (a) oraz art. 76 ust. 6 (b) rozporządzenia nr 2018/1139. EASA wydawała dyrektywy bezpieczeństwa, np. w trakcie pandemii Covid-19. Istotne jest to, iż EASA na bieżąco monitorowała statystyki odnoszące się do m.in. zakażeń czy liczby szczepień. Dzięki temu EASA mogła uaktualniać spis lotnisk, które są zagrożone większą emisją wirusa czy rekomendować środki ochronne, które pomogłyby uchronić pasażerów przez zarażenie Covid-19 w trakcie wykonywanego lotu. Tym samym potwierdza to, że EASA cały czas podejmuje działania, aby stale utrzymywać wysoki poziom bezpieczeństwa lotniczego.



Innym przykładem środków, jakimi dysponuje EASA, są indywidualne decyzje, np. w sprawie przyznawania certyfikatów. W ten sposób EASA bada, czy dana organizacja lub przewoźnik lotniczy spełnia określone wymagania, aby otrzymać zatwierdzenie czy certyfikat. Tym samym w przypadku wykrycia ewentualnych niezgodności, EASA może wydać decyzję odmowną.

W rozdziale V przeprowadzono analizę kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA. Przeprowadzona analiza w tym zakresie również pozwoliła na pozytywne zweryfikowanie hipotezy badawczej. Dzięki temu, iż EASA może funkcjonować jako Regionalna Organizacja ds. Nadzoru nad Bezpieczeństwem pod auspicjami ICAO, oba podmioty mogą wymieniać się informacjami i współpracować w zakresie kontroli. Ponadto wymieniają się danymi oraz sprawozdaniami. W konsekwencji poprzez stały monitoring stosowania przepisów EASA może wykryć wcześniej nieprawidłowości lub problem w bezpieczeństwie, a dzięki temu może zareagować i zaproponować wprowadzenie czynności naprawczych. Agencja w ramach swoich kompetencji prowadzi również inspekcje standaryzacyjne oraz sprawdza, czy w sposób właściwy są wydawane certyfikaty oraz opracowuje ocenę wpływu wdrożenia przepisów. EASA sporządza raporty z przeprowadzonych inspekcji i dostarcza jej uprawnionym podmiotom, dzięki czemu kontrolowane podmioty mogą podjąć odpowiednie kroki, aby dostosować się do przepisów rozporządzenia. Działania EASA w zakresie czynności kontrolno-nadzorczych przynoszą efekty, bowiem w dokumencie Annual Safety Review 2022 wskazano najmniej niezgodności w klasie G. Tym samym mała liczba niezgodności w klasie G świadczy o tym, że władze lotnicze stosują się do przepisów, które są zawarte w rozporządzeniach, odnoszących się do lotnictwa cywilnego, co może wpływać na zmniejszenie zagrożeń bezpieczeństwa.

Poprzez zmianę rozporządzeń odnoszących się do EASA zwiększył się zakres kompetencji kontrolno-nadzorczych EASA na przestrzeni lat. Tym samym Agencja może prowadzić inspekcje w następujących obszarach: zdolność do lotu (AIR); operacje (OPS); licencjonowanie personelu lotniczego (FCL); licencjonowanie personelu medycznego (MED); szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD); zarządzanie ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (ANS); ocena bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA). Do zadań EASA zostały dodane również działania monitorujące. Istotne jest to, że na zmianę przepisów ma też wpływ EASA, ponieważ to ona przygotowuje w procesie regulacyjnym projekty rozporządzeń. Ponadto podmioty z sektora lotniczego mogą zgłaszać swoje spostrzeżenia, co do

obecnych przepisów i mogą sugerować ich zmiany, jeżeli uważają, że dane przepisy nie są skuteczne czy niewystarczające dla zachowania bezpieczeństwa lotniczego.

Potwierdzeniem faktu, iż EASA posiada instrumentarium prawne do reagowania na tradycyjne źródła zagrożenia bezpieczeństwa lotnictwa jest także możliwość wystąpienia przez EASA z wnioskiem do Komisji Europejskiej o nałożenie sankcji. Jednakże Komisja nie nałożyła do tej pory żadnej sankcji o charakterze finansowym na podstawie rozporządzenia nr 2018/1139. Ponadto EASA może nakładać sankcje niefinansowe w postaci cofania lub zawieszania certyfikatów i zatwierdzeń, które wcześniej przyznała, np. organizacjom projektującym. Agencja publikuje w tym zakresie listy, na których umieszcza wykaz takich podmiotów. Jest to przejaw wykonywania czynności nadzorczych względem organizacji lub przewoźników, którzy posiadają certyfikat lub zatwierdzenie.

W rozdziale VI zbadano kompetencje EASA w relacjach międzynarodowych. Celem analizy było udzielenie odpowiedzi na szczegółowe pytania badawcze, które odnosiły się do m.in. podstawy prawnej i formy współpracy międzynarodowej EASA oraz jej głównych partnerów na arenie międzynarodowej. EASA w ramach współpracy międzynarodowej podpisuje dokumenty, bierze udział w projektach badawczych, które dotyczą nowych obszarów dodanych przez rozporządzenie nr 2018/1139 (np. drony, cyberbezpieczeństwo). Ponadto EASA nie tylko wspiera Komisję Europejską podczas negocjowania umów bilateralnych BASA, ale podejmuje też działania, których celem jest nawiązywanie współpracy z państwami trzecimi czy organizacjami międzynarodowymi, (np. Chiny, Brazylia). Odzwierciedleniem tego faktu jest, na przykład dokonywanie ustaleń roboczych, organizowanie konferencji naukowych, warsztatów czy seminariów, których uczestnikami są także reprezentacje państw trzecich.

Głównymi partnerami EASA są władze lotnicze z państw trzecich, np. Chin czy USA, na co wskazuje ilość podpisanych z nimi working arrangement. Innym przejawem działalności EASA w ramach współpracy międzynarodowej jest podpisywanie dokumentów, takich jak: memoranda of understanding i memoranda of cooperation, technical implementation procedures, maintenance annex guidance.

W ostatnim rozdziale rozprawy zbadano zagadnienie odpowiedzialności EASA i kontroli nad jej działalnością. Elementem determinującym rozważania było przeanalizowanie orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, na podstawie którego możliwa była odpowiedź na pytanie, czy agencje unijne mogą ponosić

odpowiedzialność, a także, jakie są przesłanki odpowiedzialności umownej i pozaumownej. W konsekwencji stwierdzono, że podstawa odpowiedzialności EASA wynika zarówno z prawa pierwotnego, jak i wtórnego. Prawodawca unijny wskazuje też podział odpowiedzialności na umowną (*ex contractu*) i pozaumowną (*ex delicto*). Przy ustaleniu, czy EASA będzie ponosiła odpowiedzialność pozaumowną istotne jest również stwierdzenie wystąpienia następujących przesłanek: bezprawności zarzucanego instytucji postępowania, rzeczywistego charakteru szkody i istnienia związku przyczynowego między zarzucanym postępowaniem, a ponoszoną szkodą.

Kolejno przedstawiono charakterystykę postępowania odwoławczego przed BoA. W efekcie badań można stwierdzić, iż indywidualne podmioty, które nie były zadowolone z decyzji podjętych przez EASA, wносиły odwołanie do komisji odwoławczej na podstawie art. 108 rozporządzenia nr 2018/1139. Następnie po wyczerpaniu tych środków, podmiotom przysługiwało prawo do złożenia skargi do TSUE. Na podstawie przeprowadzonej analizy orzecznictwa TSUE, uznać trzeba, iż wnoszone skargi przeciwko EASA dotyczyły wydania niewłaściwej decyzji lub nieprawidłowego zachowania w trakcie, np. postępowania przetargowego czy rekrutacyjnego. Strona skarżąca przeważnie powoływała się na art. 263 lub 270 TFUE. Biorąc pod uwagę cele funkcjonowania EASA, czyli dbanie o zapewnianie bezpieczeństwa lotniczego, trzeba podkreślić, że tylko jedna ze skarg dotyczyła bezpieczeństwa lotniczego, a dokładnie certyfikacji helikoptera.

Szczegółowe pytania badawcze rozprawy dotyczyły również kontroli sprawowanej przez instytucje unijne nad EASA. W świetle dokonanej analizy należy stwierdzić, że zarówno osoby fizyczne, jak i prawne korzystają z prawa wniesienia petycji do Parlamentu Europejskiego oraz skargi do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich, związanej z działalnością EASA. W pierwszym przypadku składający petycje poruszali różne kwestie począwszy od przeprowadzania testów colour vision, skończywszy na języku komunikacji w obsłudze technicznej. Tym samym niektóre z petycji odnosiły się do mogących się pojawić problemów w bezpieczeństwie lotniczym. W przypadku ERPO trzeba uznać, iż często korzystano z prawa do składania skarg w analizowanym obszarze.

W ramach postulatu *de lege ferenda* sugerować można, by Unia Europejska stosowała jednolite nazewnictwo w rozporządzeniach, zarówno w wersji polskiej, jak i innych językach urzędowych UE, tak aby nie pojawiały się wątpliwości interpretacyjne, co do zakresu użytych pojęć. Dzięki ujednoczeniu nazewnictwa będzie można w

sposób prawidłowy interpretować działania podejmowane przez EASA. W rozporządzeniu nr 2018/1139 można np. zauważyć, iż prawodawca unijny błędnie wskazuje termin nadzór, który w istocie jest kontrolą. Ponadto przekład na język polski, pojęć znajdujących się w rozporządzeniach powinien być bardziej precyzyjny. W konsekwencji tego wnioskiem *de lege ferenda* jest, aby doprecyzować pojęcia używane w aktach prawnych. Również tłumacze aktów prawnych muszą być konsekwentni, co do doboru odpowiednich pojęć, a następnie ich ekwiwalentów.

Kolejnym postulatem *de lege ferenda* jest to, aby proces regulacyjny EASA był krótszy, tak aby EASA mogła przygotowywać projekty przepisów rozporządzeń znacznie szybciej, co umożliwiłoby szybszą reakcję w sytuacji zaistnienia problemu w bezpieczeństwie i zmianę przepisów, dzięki której poziom bezpieczeństwa lotniczego dalej utrzymywałby się na wysokim poziomie.

## Wykaz źródeł:

### 1. Akty prawne

#### 1.1. Akty prawa Unii Europejskiej

##### 1.1.1. Akty prawa pierwotnego

Traktat o Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 13—390.

Traktat Ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.

Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, Dz.Urz. UE 2006 C 321E.

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, str. 47—390.

Traktat o Unii Europejskiej, Protokół (nr 7) w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, Dz.U. C 202 z 7.6.2016, s. 266—272.

##### 1.1.2. Akty prawa wtórnego

Decyzja Komisji z dnia 28 kwietnia 1999 r. ustanawiająca Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) (notyfikowana jako dokument nr SEC(1999) 802), Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 20—22.

Decyzja Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1452 z dnia 26 marca 2019 r. w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (obecnie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) (EASA) za rok budżetowy 2017, Dz.U. L 249 z 27.9.2019, str. 174—175.

Decyzja Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1454 z dnia 26 marca 2019 r. w sprawie zamknięcia ksiąg dochodów i wydatków Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (obecnie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) za rok budżetowy 2017, Dz.U. L 249 z 27.9.2019, str. 180—181.

Decyzja Rady (UE) 2020/1026 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotycząca podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a Japonią, ST/15259/2019/INIT, Dz.U. L 229 z 16.7.2020, str. 1—3.

Decyzja Rady z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji, (1999/468/WE), Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Decyzja Rady z dnia 28 lutego 2002 r. ustanawiająca Eurojust w celu zintensyfikowania walki z poważną Przestępczością, Dz.U. L 63 z 6.3.2002, str. 1—13.

Decyzja Rady z dnia 6 kwietnia 2009 r. ustanawiająca Europejski Urząd Policji (Europol), Dz.U. L 121 z 15.5.2009, str. 37—66.

Decyzja Rady z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie zawarcia Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Umowa między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 291 z 9.11.2011, str. 1—44.

Decyzja Rady z dnia 30 marca 2009 r. w sprawie podpisania umowy dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pomiędzy Wspólnotą Europejską i Kanadą, Umowa dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą, Dz.U. L 153 z 17.6.2009, str. 10—28.

Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76—86.

Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76—86.

Dyrektywa 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego, Dz.U. L 114 z 27.4.2006, str. 22—37.

Dyrektywa Komisji 2008/49/WE z dnia 16 kwietnia 2008 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do kryteriów przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 109 z 19.4.2008, str. 17—26.

Dyrektywa Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 21—25.

Rezolucja Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1453 z dnia 26 marca 2019 r. zawierająca uwagi stanowiące integralną część decyzji w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (obecnie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego) za rok

budżetowy 2017, Dz.U. L 249 z 27.9.2019, str. 176—179.

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4—8.

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2309/93 z dnia 22 lipca 1993 r. ustanawiające wspólnotowe procedury wydawania pozwoleń dla produktów leczniczych stosowanych u ludzi i do celów weterynaryjnych i nadzoru nad nimi oraz ustanawiające Europejską Agencję ds. Oceny Produktów Leczniczych, Dz.U. L 214 z 24.8.1993, str. 1—21.

Rozporządzenie Rady (WE) Nr 40/94 z dnia 20 grudnia 1993 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego, Dz.U. L 11 z 14.1.1994, str. 1—36.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 90/2012 z dnia 2 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 31 z 3.2.2012, str. 1—2.

Rozporządzenie (WE) Nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1—2.

Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1—21.

Rozporządzenie Rady (WE) nr 58/2003 z dnia 19 grudnia 2002 r. ustanawiające statut agencji wykonawczych, którym zostaną powierzone niektóre zadania w zakresie zarządzania programami wspólnotowymi, Dz.U. L 11 z 16.1.2003, str. 1—8.

Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu Komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 16 z 23.1.2004, str. 20—22.

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, Dz.U. L 46 z 17.2.2004, str. 1—8.

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE, Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15—22.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 129 z 17.5.2006, str. 10—15.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. wprowadzające w życie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/36/WE w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym, Dz.U. L 134 z 20.5.2006, str. 16—18.

Rozporządzenie Rady (WE) nr 765/2006 z dnia 18 maja 2006 r. dotyczące środków ograniczających skierowanych przeciwko prezydentowi Aleksandrowi Łukaszence i niektórym urzędnikom z Białorusi, Dz.U. L 134 z 20.5.2006, str. 1—11.

Rozporządzenie (WE) Nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE, Dz.U. L 136 z 29.5.2007, str. 3—280.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 140 z 1.6.2007, str. 3—20.

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. L 79 z 19.3.2008, str. 1—49.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego, Dz.U. L 254 z 20.9.2008, str. 1—238.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 401/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w

sprawie Europejskiej Agencji Środowiska oraz Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska, Dz.U. L 126 z 21.5.2009, str. 13—22.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE, Dz.U. L 309 z 24.11.2009, str. 51—70.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, Dz.U. L 295 z 12.11.2010, str. 35—50.

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. z 311 z 25.11.2011, str. 1-193.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 90/2012 z dnia 2 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. L 31 z 3.2.2012, str. 1—2.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 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 100 z 5.4.2012, str. 1—56.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 648/2012 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie instrumentów pochodnych będących przedmiotem obrotu poza rynkiem regulowanym, kontrahentów centralnych i repozytoriów transakcji, Dz.U. L 201 z 27.7.2012, str. 1—59.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 646/2012 z dnia 16 lipca 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące grzywien i okresowych kar pieniężnych nakładanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 187 z 17.7.2012, str. 29—35.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (przekształcenie), Dz.U. L 224 z 21.8.2012, str. 1—85.

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, str. 1—148.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006, Dz.U. L 179 z 29.6.2013, str. 46—54.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999, Dz.U. L 248 z 18.9.2013, str. 1—22.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, EURATOM) nr 1023/2013 z dnia 22 października 2013 r. zmieniające regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej i warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej, Dz.U. L 287 z 29.10.2013, str. 15—62.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 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 23 z 28.1.2014, str. 25—26.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 44 z 14.2.2014, str. 1—34.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r. zmieniające 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, Dz.U. L 74 z 14.3.2014, str. 33—57.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, Dz.U. L 122 z 24.4.2014, str. 18—43.

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 133 z 6.5.2014, str. 12—26.

Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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, str. 1—194.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do sterylnej kabiny załogi lotniczej i sprostowania tego rozporządzenia, Dz.U. L 24 z 30.1.2015, str. 5—10.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w zakresie wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym, Dz.U. L 74 z 18.3.2015, str. 1—17.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do szkolenia, testowania i okresowego sprawdzania pilotów w odniesieniu do nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, C/2016/1956, Dz.U. L 91 z 7.4.2016, str. 1—15.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011, Dz.U. L 62 z 8.3.2017, str. 1—126.

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, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, str. 1—122.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1042 z dnia 23 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 odnośnie do wymagań technicznych i procedur administracyjnych dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej, a także systematycznych i losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej załogi lotniczej i personelu pokładowego, oraz odnośnie do wyposażenia nowo wyprodukowanych samolotów z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5700 kg posiadających homologację na przewóz od sześciu do dziewięciu pasażerów w zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu, C/2018/4530, Dz.U. L 188 z 25.7.2018, str. 3—8.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065 z dnia 27 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do automatycznego uznawania unijnych licencji załogi lotniczej oraz szkolenia w zakresie startu i lądowania, C/2018/4860, Dz.U. L 192 z 30.7.2018, str. 31—33.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do zadeklarowanych organizacji szkolenia, C/2018/4961, Dz.U. L 204 z 13.8.2018, str. 13—30.

Rozporządzenie Rady (UE) 2019/796 z dnia 17 maja 2019 r. w sprawie środków ograniczających w celu zwalczania cyberataków zagrażających Unii lub jej państwom członkowskim, ST/7302/2019/INIT, Dz.U. L 129I z 17.5.2019, str. 1—12.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/2153 z dnia 16 grudnia 2019 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 319/2014, Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 36—65.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1296 z dnia 4 sierpnia 2021 r. zmieniające i poprawiające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią oraz w odniesieniu do wymogów dotyczących programów wsparcia i testów psychologicznych załogi lotniczej, a także badań na obecność substancji psychoaktywnych, C/2021/5713, Dz.U. L 282 z 5.8.2021, str. 5—28.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1974 z dnia 14 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139, C/2018/8514, Dz.U. L 326 z 20.12.2018, str. 1—52.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/27 z dnia 19 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne



odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139, C/2018/8780, Dz.U. L 8 z 10.1.2019, str. 1—26.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/430 z dnia 18 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do korzystania z ograniczonych uprawnień bez nadzoru przed wydaniem licencji pilota lekkich statków powietrznych, C/2019/1980, Dz.U. L 75 z 19.3.2019, str. 66—67.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1747 z dnia 15 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do wymogów dotyczących pewnych licencji załogi lotniczej i upoważnień, przepisów dotyczących organizacji szkoleniowych i właściwych, C/2019/7325, Dz.U. L 268 z 22.10.2019, str. 23—52.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/359 z dnia 4 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, C/2020/1034, Dz.U. L 67 z 5.3.2020, str. 82—108.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określające szczegółowe przepisy dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, C/2020/1120, Dz.U. L 170 z 2.6.2020, str. 1—8.

## 1.2. Akty prawa międzynarodowego

Agreement on civil aviation safety between the European union and Japan, Dz.U. L 229 z 16.7.2020, str. 4—25.

Agreement between the European Union and the Government of the Federative Republic of Brazil on civil aviation safety, Dz.U. L 273 z 19.10.2011, str. 1—22.

Havana Convention on diplomatic officers, 1928, <https://grberridge.diplomacy.edu/havana-conventions/>, [dostęp: 19.03.2022 r.].

Karta Narodów Zjednoczonych Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych, Dz. U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90 z późn. zm.

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.

Konwencja o przywilejach i immunitetach organizacji wyspecjalizowanych przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 21 listopada 1947 r., Dz. U. z 1970 r. Nr 4, poz. 25 z późn. zm.

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r., Dz. U. 1933 nr 8 poz. 49 z późn. zm.

Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Dz. U. z 1972 r. Nr 25, poz. 181.

Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37 z późn. zm.

Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów związanych z międzynarodowym lotnictwem cywilnym, sporządzona w Pekinie dnia 10 września 2010, zastępująca Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971, [https://www.icao.int/secretariat/legal/docs/beijing\\_convention\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/docs/beijing_convention_multi.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

Konwencja zarządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 23 września 1922 r.), Dz. U. 1929 nr 6 poz. 54 z późn. zm.

Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147.

Konwencja Wiedeńska o prawie traktatów, sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r., Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439.

Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych, sporządzona w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r., Dz. U. z 1965 nr 37 poz. 232.

Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the establishment of a European Common Aviation Area - Annexes - Annexes - Declarations, Dz.U. L 285 z 16.10.2006, str. 3—46.

Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września

1971 r., Dz. U. 2006 Nr 48, poz. 348.

Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzony w Pekinie dnia 10 września 2010 r., [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_protocol\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_protocol_multi.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

Umowa między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 291 z 9.11.2011, str. 3—44.

Umowa dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą, Dz.U. L 153 z 17.6.2009, str. 10—28.

Umowa w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Unią Europejską a rządem Chińskiej Republiki Ludowej, Dz. U. UE. L. z 2020 r. Nr 240, str. 4 z późn. zm.

Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Licencjonowanie personelu, Lipiec 2011, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/Za%C5%82%C4%85cznik\\_1\\_-\\_Licencjonowanie\\_personelu.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/Za%C5%82%C4%85cznik_1_-_Licencjonowanie_personelu.pdf), [dostęp: 11.12.2022 r.].

Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, LOTNISKA, Tom I, Projektowanie i eksploatacja lotnisk, Wydanie siódme, lipiec 2016, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Za%C5%82%C4%85cznik\\_14\\_Tom\\_I.PDF](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Za%C5%82%C4%85cznik_14_Tom_I.PDF), [dostęp: 01.07.2020 r.]

Załącznik 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Służby Informacji Lotniczej, Wydanie szesnaste, Lipiec 2018, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik15.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik15.pdf), [01.07.2020 r.].

Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, część I, wydanie nr 12, 2022, <https://standart.aero/en/icao/book/annex-6-p-1-operation-of-aircraft-part-i-international-commercial-air-transport-aeroplanes-en-cons>, [dostęp: 08.11.2022 r.].

Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, część II, wydanie nr 10, 2018, dostęp: 08.11.2022 r., [http://www.icsec.org.cn/upload/file/20210603/20210603132536\\_27477.pdf](http://www.icsec.org.cn/upload/file/20210603/20210603132536_27477.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, część III, wydanie nr 9, 2018, [https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2019/12/5-an06\\_p3\\_cons.pdf](https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2019/12/5-an06_p3_cons.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

Załącznik nr 13 do Konwencji chicagowskiej można znaleźć definicję wypadku lotniczego, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_13.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_13.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].

Załącznik nr 17 do Konwencji Chicagowskiej, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_17.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_17.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, rozdział I, 1-2, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 12.03.2020 r.].

Załącznik nr 8 (Zdatność do lotu statków powietrznych) do Konwencji chicagowskiej, wydanie 12, 2018, Zdatny (Airworthy) - Status statku powietrznego, silnika, śmigła lub części, gdy spełnia swój zatwierdzony projekt i jest w stanie bezpiecznie wykonać operację. [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zal\\_8\\_zm.12\\_1.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zal_8_zm.12_1.pdf), [dostęp: 26.11.2022 r.].

### 1.3. Akty prawa krajowego

Code of Federal Regulations (CFR), <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/121.542>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk, t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1126 z późn. zm.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej, Dz. U. poz. 1816.

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej", t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 283.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 2021 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym, Dz. U. poz. 962.

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1235 z późn. zm.

### 1.4. Projekty aktów prawnych

Projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ( ) zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej

Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu rozszerzenia jego zakresu o regulowanie operacji lotniczych, licencjonowania pilotów i statków powietrznych państw trzecich, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9779/pl>, [dostęp: 18.12.2022 r].  
Projekt Rozporządzenia, Annex I to Commission Regulation (EU) No 965/2012, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21688/en>, [dostęp: 16.09.2022 r].  
Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, COM/2015/0613 final - 2015/0277 (COD).

## 2. Literatura

### 2.1. Monografie

- Barcik J., *Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego*, Warszawa 2004.
- Barcik J., *Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony, Aspekty prawne i polityczne*, Bydgoszcz-Katowice 2008.
- Barcik J., *Ustanawianie stosunków dyplomatycznych*, [w:] *Prawo międzynarodowe publiczne*, red. J. Barcik, T. Strogosz, Warszawa 2017.
- Bator A., *Kompetencja w prawie i prawnoznawstwie*, Wrocław 2004.
- Berezowski C., *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964.
- Białocerkiewicz J., *Prawo międzynarodowe publiczne. Zarys wykładu*, Olsztyn 2005.
- Biermann F., Rittberger B., *Balancing competence and control, Indirect Governance Triangles in EU Regulation*, [w:] *The Governor's Dilemma: Indirect Governance Beyond Principals and Agents*, red. K. W. Abbott, B. Zangl, P. Genschel, D. Snidal, <https://books.google.pl/books?id=qLXRdWAAQBAJ&pg=PA191&lpg=PA191&dq=the+background+of+creating+EASA&source=bl&ots=1bg1zn7v0u&sig=ACfU3U39mfP25GFSrsjqDr7yJAXOUPw2A&hl=en&sa=X&ved=2ahUKewjanKjxuNHZAHVOLewKHW24BCcQ6AF6BAgkEAM#v=onepage&q=the%20background%20of%20creating%20EASA&f=false>.
- Bierzanek R., Symonides J., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2004.
- Boć J., *Pojęcie i zasięg kontroli*, [w:] red. J. Boć, *Prawo administracyjne*, Kolonia Limited 2010.
- Busuioc E. M., *European Agencies: Law and Practices of Accountability*, Oxford 2013.
- Busuioc E. M., *The Accountability of European Agencies: Legal Provisions and Ongoing Practices*, Utrecht 2010.
- Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016.
- Cacciabue C., Oddone I., Rizzolo I., *Sicurezza del trasporto aereo*, Springer 2019.
- Chamon M., *EU Agencies, Legal and Political Limits to the Transformation of the EU Administration*, Oxford 2016.
- Coman-Kund F., *European Union agencies as global actors. A legal study of the European Aviation Safety Agency*, Frontex, Europol, New York 2018.
- Coman-Kund F., Ratajczyk M., Schmidt E., *Shared enforcement and accountability in the EU aviation safety area: the case of the European Aviation Safety Agency*, [w:] *Law Enforcement by EU Authorities. Implications for Political and Judicial Accountability*, red. M. Scholten, M. Luchtman, Northampton 2017.
- Craig P., *EU Administrative Law*, Oxford 2012.
- Czachór Z., Mojsiewicz Cz., *Leksykon Unii Europejskiej*, Wrocław 2002.
- Czapliński W., *Znaczenie Orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w procesie rozwoju prawa europejskiego*, Warszawa 2021.
- Czub J., *Polskie interesy a agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne Unii Europejskiej*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, A. K. Wojtaszczyk, Warszawa 2015.
- Czubik P., Kuźniak B., *Organizacje międzynarodowe*, Warszawa 2004.
- Dawidowicz W., *Zagadnienia ustroju administracji państwowej w Polsce*, Warszawa 1970.
- Diederikis-Verschoor I. H. Ph., *An Introduction to Air Law*, Netherlands 1985.
- Dekker S., *Just culture, Kultura sprawiedliwego traktowania*, Warszawa 2018.
- Długosz T., *Kompetencja w Publicznym prawie gospodarczym*, Warszawa 2021.
- Dumała A., *Agencje w systemie Unii Europejskiej* [w:] A. Dumała (red.), *Agencje Unii Europejskiej*, Warszawa 2002.
- Dupont P., *Droit aérien*, Editions A. Pedone 2015.
- Dynia E., *Rola ICAO w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej*, [w:] *Aktualne problemy prawa*

- lotniczego*, red. E. Dynia, P. Cieciniński, Rzeszów 2015.
- Dynia E., *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego*, [w:] *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, red. E. Dynia, D. Kuźniar-Kwiatkiewicz, Rzeszów 2016.
- El-Sayed A. F., *Bird Strike in Aviation. Statistics, Analysis and Management*, Wiley 2019.
- Fabian J., *Umowa o przewóz lotniczy w prawie polskim*, Warszawa 1969.
- Folliot M. G., *Le transport aerien international, Evolution et perspectives*, Paris 1977.
- Fox S. J., *Flying challenges for the future: Aviation preparedness – in the face of cyber terrorism*, *Journal of Transportation Security* volume 9 (2016).
- Gadkowski T., *Podmiotowość prawnomiędzynarodowa organizacji międzynarodowych a ich zdolność traktatowa*, Poznań 2019.
- Galicki Z., *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 1982.
- Glen A., *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014.
- Góralczyk W. jr., *Zasada kompetencyjności w prawie administracyjnym*, Warszawa 1986.
- Greneda B., Turzyńska H., *Czynnik ludzki i jego wpływ na bezpieczeństwo lotów*, Warszawa 2016.
- Grzeszczak R., *Model procesu legislacyjnego w Unii Europejskiej*, [w:] *15 lat funkcjonowania modelu rządowego procesu legislacyjnego a perspektywa porównawcza*, red. W. Brzozowski, A. Krzywoń, Warszawa 2015.
- Hinsch M., *Industrial Aviation Management, A Primer in European Design, Production and Maintenance Organisations*, Berlin 2018.
- Grzeszczak R., *Władza wykonawcza w systemie Unii Europejskiej*, Warszawa 2011.
- Jaśkowski M., *Sądowa kontrola legalności aktów administracyjnych Unii Europejskiej*, Warszawa 2016.
- Kabat-Rudnicka D., *Soft law w Unii Europejskiej*, [w:] *Ius cogens, soft law, Dwa bieguny prawa międzynarodowego publicznego*, red. B. Kuźniak, M. Ingelevič-Citak, Kraków 2017.
- Kasprzyk P., *Problematyka just culture*, [w:] *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, red. A. Konert, Warszawa 2013.
- Kawczyńska M., *Pozazumowna odpowiedzialność odszkodowawcza Unii Europejskiej*, Warszawa 2016.
- Kisielowska M., *Część trzecia o prawie*, [w:] *Aktualność pojęć prawa administracyjnego*, red. W. Jakimowicz, Warszawa 2021.
- Kizińska A., *Ekwiwalencja w tłumaczeniu tekstów prawnych i prawniczych. Polskie i brytyjskie prawo spadkowe*, Warszawa 2015.
- Kłafkowski A., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1981.
- Kłat-Wertelecka L., *Sankcje w prawie administracyjnym Unii Europejskiej*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016.
- Klich E., *Bezpieczeństwo lotów*, Radom 2011.
- Kmieciak Z., *Ogólne zasady prawa i postępowania administracyjnego*, Warszawa 2000.
- Kocot K., *Organizacje międzynarodowe, Systematyczny zarys zagadnień prawa międzynarodowego*, Wrocław 1972.
- Kowalczyk B., *Prawne formy działania w unijnym prawie administracyjnym*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016.
- Kraśnicka I., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego: ewolucja w polskim prawie na tle porównawczym*, [w:] *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej w Polsce*, red. K. Biskup, Z. Bukowski, Bydgoszcz 2014.
- Kraśnicka I., *Dopuszczalność zestrzelenia samolotu pasażerskiego nielegalnie przekraczającego powietrzną granicę terytorium państwa - nowe propozycje w prawie polskim na tle rozwiązań innych porządków prawnych*, [w:] *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, red. J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz, Warszawa 2015.
- Kraśnicka I., *Rozstrzygnięcie sporów w międzynarodowym lotnictwie cywilnym: "ambitne marzenie a rzeczywistość"*, [w:] *Prawo międzynarodowe: idee a rzeczywistość*, red. E. Cała-Wacinkiewicz, Warszawa 2018.
- Kraśnicka I., *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego*, Warszawa 2019.
- Kraśnicka I., *The international civil aviation organization and its challenges on the 70th anniversary of the Chicago Convention*, [w:] *New challenges for International Organisations*, red. J. Nowakowska-Małusecka, Katowice 2016.
- Krawiec G., *Europejskie prawo administracyjne*, Warszawa 2009.
- Kruk E., *Sankcja administracyjna*, Lublin 2013.
- Kurzynoga M., *Odpowiedzialność prawna za strajk i inne formy pracowniczego protestu*, Warszawa 2018.
- Kuźniak B., Ingelevič-Citak M., *Ius cogens, soft law, Dwa bieguny prawa międzynarodowego*

publicznego, Kraków 2017.

Kuźniak B., Marcinko M., Ingelevič-Citak M., *Organizacje międzynarodowe*, Warszawa 2017.

Lang W., *Struktura kontroli prawnej organów państwowych PRL*, Kraków 1963.

Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, Aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003.

Lipowicz I., *Administracja polska wobec europeizacji*, [w:] *Nowe problemy badawcze w teorii prawa administracyjnego*, red. J. Boć, A. Chajbowicz, Wrocław 2009.

Łachacz O., *Agencje jako element unijnej inżynierii decyzyjnej*, [w:] *Procedury decyzyjne Unii Europejskiej*, red. J. Galster, A. Szczerba, Warszawa 2022.

Matczak M., *Kompetencja organu administracji publicznej*, Kraków 2004.

Mendes de Leon P., *Introduction to Air Law*, Kluwer Law International B. V., 2022, 2.4.10, <https://books.google.pl>, [dostęp: 08.01.2023 r.].

Menkes J., Wasilkowski A., *Organizacje międzynarodowe, Prawo instytucjonalne*, Warszawa 2017.

Mielnik B., *Kształtowanie się podmiotowości w prawie międzynarodowym*, Wrocław 2008.

Mik C., *Europejskie prawo wspólnotowe, Zagadnienia teorii i praktyki*, Warszawa 2000, t. I.

Milecka K., *Prawo do dobrej administracji*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016.

Mustert L., Scholten M., *Controls in the case of the EU civil aviation safety rules*, [w:] *Controlling EU Agencies. The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, red. M. Scholten, A. Brenninkmeijer, Northampton 2020.

Niedźwiedz M., *Rola agencji europejskich w Unii Europejskiej*, [w:] *Konstytucja dla Europy*, red. S. Dudzik, Kraków 2005.

Nitszke A., *System agencji Unii Europejskiej*, Kraków 2017.

Nowacki J., Tobor Z., *Wstęp do prawoznawstwa*, Kraków 2007.

Pellegrino F., *Just Culture Principles in Aviation Law, Towards a Safety-Oriented Approach*, Legal Studies in International, European and Comparative Criminal Law nr 3, Springer 2019.

Pervan B., *Ground-Based Augmentation Systems for Aviation Applications*, [w:] *Position, Navigation, and Timing Technologies in the 21st Century: Integrated Satellite Navigation, Sensor Systems, and Civil Applications*, red. Y. T. J. Morton, F. van Diggelen, J. J. Spilker Jr., B. W. Parkinson, S. Lo, G. Gao, Volume 1, The Institute of Electrical and Electronics Engineers, Inc. 2021.

Petras Ch. M., Vaugeois M., *Safety regulation and oversight*, [w:] *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, red. P. S. Dempsey, R. S. Jakhu, Nowy Jork 2017.

Poboży M., *Agencje zdecentralizowane i komitety komitologiczne w systemie instytucjonalnym Unii Europejskiej - problem legitymizacji władzy*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, K. A. Wojtaszczyk, Warszawa 2015.

Pullen S., *Ground Based Augmentation Systems*, Springer Handbook of Global Navigation Satellite Systems.

Rossi del Pozzo F., *EU legal framework for safeguarding air passengers rights*, Springer 2015.

Rybarczyk J., *Europejska Agencja Środowiska*, [w:] *Agencje Unii Europejskiej*, red. A. Dumala, Warszawa 2002.

Schammo P., *EU Prospectus Law: New perspectives on regulatory competition in securities markets*, Cambridge 2011, <https://books.google.pl>, [dostęp: 08.01.2023 r.].

Scholten M., Brenninkmeijer A., *Controlling EU Agencies: The Rule of Law in a Multi-jurisdictional Legal Order*, Edward Elgar Publishing, Inc. 2020.

Scholten M., *The Political Accountability of EU and US Independent Regulatory Agencies*, Nijhoff studies.

Senden L., *Soft Law in European Community Law*, Oxford 2004.

Siadkowski A. K., *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Dąbrowa Górnicza 2015.

Siadkowski A. K., *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Poznań 2011, za K. Jałoszyński, *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem*, Konferencja naukowa, Bezpieczne Niebo, Warszawa 2002.

Simoncini M., Verissimo M., *The EASA Board of Appeal in Search of Identity: An Effective Filter between Administration and Courts?*, [w:] *Between Added Value and Untapped Potential: The Boards of Appeal in the Field of EU Financial Regulation In: Boards of Appeal of EU Agencies*, red. M. Chamon, A. Volpato, M. Eliantonio, Oxford 2022.

Simons G.M., *Britannia Airways: The World's Largest Holiday Airline*, Air World 2020.

Skolimowska A., *Unia Europejska jako organizacja międzynarodowa*, Warszawa 2014.

Sobol E., *Wielki słownik angielsko-polski*, Warszawa 2017.

Sobol E., *Wielki słownik polsko-angielski*, Warszawa 2014.

Srebro B., *Ochrona interesów finansowych Unii Europejskiej*, Kraków 2004.

- Srogosz T., *Umowa międzynarodowa*, [w:] *Prawo międzynarodowe publiczne*, red. J. Barcik, T. Srogosz, Warszawa 2017.
- Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, ISP PAN, Warszawa 1996.
- Staszczuk P., *Zalecenia, opinie, akty nienazwane, soft law*, [w:] *System Prawa Unii Europejskiej, Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej*, red. S. Biernat, Warszawa 2020.
- Starościk J., *Elementy nauki administracji*, Warszawa 1957.
- Stolzer A. J., Goglia I. I., *Safety Management Systems in Aviation*, <https://books.google.pl>, [dostęp: 25.05.2020 r.].
- Sutor J., *Prawo dyplomatyczne i konsularne*, Warszawa 2019.
- Sutor J., *Przywileje i immunitety międzynarodowe*, Warszawa 1973.
- Szpyrka M., *Europejskie standardy stosowania kar pieniężnych na przykładzie polskiego prawa telekomunikacyjnego*, Warszawa 2020.
- Unmack T., *Civil Aviation: Standards and Liabilities*, Taylor & Francis, 2020, <https://books.google.pl/>, [dostęp: 30.06.2021 r.]
- Weber L., *International Civil Aviation Organisation*, Kluwer Law International B.V. 2017, [books.google.pl](https://books.google.pl/), [dostęp: 21.06.2020 r.].
- Weismann P., *European agencies and risk governance in EU financial market law*, London 2016.
- Wessel R. A., Odermatt J., *Research Handbook on the European Union and International Organizations*, Edward Elgar Publishing Ltd 2019.
- Wiak K., *Definicja terroryzmu-cechy charakterystyczne i kwestie sporne*, [w:] *Środki przeciwdziałania terroryzmowi w prawie karnym*, red. Ł. Czebotar, S. Hyps, K. Wiak, Lublin 2016.
- Wieloński M., *Prawny wymiar funkcjonowania agencji, komitetów i innych jednostek organizacyjnych Unii Europejskiej. Wnioski na przyszłość*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, K. A. Wojtaszczyk, Warszawa 2015.
- Wierzbowski M., Wiktorowska A., *Podstawowe pojęcia teoretyczne w nauce prawa administracyjnego*, [w:] *Prawo administracyjne*, red. M. Wierzbowski, Warszawa 2001.
- Witkowska M., *Procesy decyzyjne w Unii Europejskiej*, Warszawa 2004.
- Wojtaszczyk A. K., *Agencje w systemie Unii Europejskiej. Typologia oraz podstawy teoretycznometodologiczne prowadzenia badań*, [w:] *Agencje, komitety i inne jednostki organizacyjne w Unii Europejskiej*, red. M. Witkowska, K. A. Wojtaszczyk, Warszawa 2015.
- Wójcicka E., *Prawo petycji w Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2015.
- Wyrozumka A., *Zasady działania UE*, [w:] *Instytucje i prawo Unii Europejskiej*, red. J. Barcz, M. Górka, A. Wyrozumka, Warszawa 2020.
- Vos E., *Agencies and the European Union*, [w:] *Agencies in European and Comparative Perspective*, red. L. Verhey, T. Zwart, Antwerp 2003, s. 121.
- Zieliński M., *Agencje Unii Europejskiej*, [w:] *Prawo administracyjne Unii Europejskiej*, red. R. Grzeszczak, A. Szczerba-Zawada, Warszawa 2016.
- Zieliński M., *Podstawy odpowiedzialności pozaumownej agencji Unii Europejskiej*, [w:] *Unia Europejska a prawo międzynarodowe. Księga Jubileuszowa dedykowana prof. Elżbiecie Dyni*, red. L. Brodowski, D. Kuźniar-Kwiatek, Rzeszów 2015.
- Zieliński M., *Porozumienia zawierane przez instytucje lub inne organy Unii Europejskiej - pomiędzy law a non-law*, [w:] *Ius cogens, soft law, Dwa bieguny prawa międzynarodowego publicznego*, red. B. Kuźniak, M. Ingelevič-Citak, Kraków 2017.
- Zieliński M., *Umowy w sprawie siedziby agencji zdecentralizowanych Unii Europejskiej*, [w:] *Z problematyki źródeł prawa międzynarodowego*, red. B. Mielnik, Wrocław 2017.
- Ziemblicki M. H., *Frontex jako agencja wyspecjalizowana Unii Europejskiej*, Białystok 2021, [https://repozytorium.uwb.edu.pl/jspui/bitstream/11320/13429/1/M\\_H\\_Ziemblicki\\_Frontex\\_jako\\_agencja\\_wyspecjalizowana\\_Unii\\_Europejskiej.pdf](https://repozytorium.uwb.edu.pl/jspui/bitstream/11320/13429/1/M_H_Ziemblicki_Frontex_jako_agencja_wyspecjalizowana_Unii_Europejskiej.pdf), [dostęp: 24.04.2023 r.].
- Żylicz M., *Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011.

## 2.2. Artykuły naukowe

- Abeyratne R., *Bird Strikes against Aircraft - Issues of Liability*, *Transportation Law Journal*, vol. 29, no. 1, 2001, s. 63,69-80, HeinOnline.
- Alexander A., *Volcanic Ash in the Atmosphere and Risks for Civil Aviation: A Study in European Crisis Management*, *International Journal of Disaster Risk Science* nr 4 (2013), s. 9-19.
- Aras A., *A critical analysis of the regulatory framework which established European Aviation Safety Agency with a view of Turkey's current situation*, 2011, s. 11, <https://www.researchgate.net/>, [dostęp: 24.12.2022 r.].
- Arrigoni N., *Joint Aviation Authorities, Development of an International Standard for Safety Regulation: The First Step are being taken by de JAA*, *Air & Space Law*, Vol. XVII, no 3, 1992, s. 130.

- Augustyniak Ł., *Podmiotowość organizacji międzynarodowych jako przesłanka przypisania im odpowiedzialności*, PiP 2009, nr 4, s. 95-107.
- Babiński L., *Międzynarodowa unifikacja prawa przewozu lotniczego na tle Konwencji warszawskiej*, Studia prawnicze, Warszawa 1968, z. 18, s. 6-14, 48.
- Balasubramaniam U., *Air Passenger Health and Consumer Protection*, Journal of air and Commerce, v. 73, is. 3, 2008, s. 690-691.
- Baran M., *Decyzja*, [w:] *System prawa Unii Europejskiej, Podstawy i źródła prawa Unii Europejskiej*, red. A. Wróbel, t. I, s. 1070, 1073.
- Biernat T., *Soft law a proces tworzenia prawa w Unii Europejskiej. Wpływ soft law na konstrukcję i treść uzasadnień aktów normatywnych*, Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały 2012, nr 2, s. 27-38.
- Bigo T., *Z problemów kontroli nad administracją terenową*, Kontrola Państwowa 1964, s. 2.
- Bovens M., *Analysing and Assessing Public Accountability. A Conceptual Framework*, European Governance Papers (EUROGOV), 2006 No. C-06-01, s. 9, <https://www.ihs.ac.at/publications/lib/ep7.pdf>, [dostęp: 07.04.2023 r.].
- Bovens M., Wille A., *Indexing watchdog accountability powers a framework for assessing the accountability capacity of independent oversight institutions*, Regulation & Governance, 2021, 15: s. 856-876.
- Bovens M., *Two Concepts of Accountability: Accountability as a Virtue and as a Mechanism*, West European Politics 2010, 33:5, s. 946-967, DOI: 10.1080/01402382.2010.486119.
- Busuioc M., *European agencies and their boards: promises and pitfalls of accountability beyond design*, Journal of European Public Policy, 2012, 19:5, s. 723.
- Bull R., Ellig J., *Judicial Review of Regulatory Impact Analysis: Why Not The Best?*, Administrative Law Review, Vol. 69, No. 4 (Fall 2017), s. 725-840.
- Bull R. T., Ellig J., *Statutory Rulemaking Considerations and Judicial Review of Regulatory Impact Analysis*, Administrative Law Review, Fall 2018, Vol. 70, No. 4 (Fall 2018), s. 873-959.
- Bungart K., *The European Chemicals Agency and its Compliance with the Meroni Doctrine, Do the powers of the European Chemicals Agency go beyond the scope of what is permissible under the Meroni doctrine (as modified by Case C-270/12)?*, [https://www.maastrichtuniversity.nl/sites/default/files/mcel\\_master\\_working\\_paper\\_20184\\_bungart.pdf](https://www.maastrichtuniversity.nl/sites/default/files/mcel_master_working_paper_20184_bungart.pdf), [dostęp: 06.10.2022 r.].
- Ceruzzi L. A., *Quasi-Regulation of a Deregulated Industry by a Safety Agency*, Journal of Air Law and Commerce, vol. 54, nr. 4, Summer 1989, s. 889, HeinOnline.
- Cessar R., *Evolution or Devolution: Aviation Law and Practice After COVID-19*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 3–16.
- Chamon M., Demedts V., *Constitutional limits to the EU agencies' external relations*, TARN Working Paper 11.2017, s. 12.
- Chamon M., *EU agencies: does the Meroni doctrine make sense?*, Journal of European and Comparative Law, 17 MJ 3 (2010), s. 281-305.
- Chamon M., (2011). *EU Agencies: between Meroni and Romano or the devil and the deep blue sea*. Common Market Law Review, 48(4), s. 1055-1075.
- Chamon M., (2015). *The institutional balance, an Ill-fated principle of EU law?* European Public Law, 21(2), s. 371-392.
- Chamon M., Demedts V., *The Commission back on the leash: No autonomy to sign non-binding agreements on behalf of the EU: Council v. Commission. Glosa do wyroku TS z dnia 28 lipca 2016 r., C-660/13*, Teza nr 1, CML Rev. 2017, nr 1, s. 245-261.
- Cheyne I., *The International Tin Council*, The International and Comparative Law Quarterly, Apr., 1989, vol. 38, nr. 2 (Apr., 1989), s. 417-424; <https://www.jstor.org/stable/760040>, [dostęp: 20.02.2022 r.].
- Chiti E., *The Emergence of a Community Administration: the Case of European Agencies*, „Common Market Law Review 2000”, vol. 37, s. 315-317.
- Chudyba A., *Zaskarżalność aktów soft law. Podejście Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej na tle orzecznictwa wybranych państw członkowskich*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2020, nr 5(9), s. 152-173.
- Cini, M. (2000). *From Soft Law to Hard Law?: Discretion and Rule-making in the Commission's State Aid Regime*, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, 2000/35, [https://www.researchgate.net/publication/2395336\\_From\\_Soft\\_Law\\_to\\_Hard\\_Law\\_Discretion\\_and\\_Rule-making\\_in\\_the\\_Commission's\\_State\\_Aid\\_Regime](https://www.researchgate.net/publication/2395336_From_Soft_Law_to_Hard_Law_Discretion_and_Rule-making_in_the_Commission's_State_Aid_Regime), [dostęp: 09.11.2022 r.].
- Cini M., (2001) *The soft law approach: Commission rule-making in the EU's state aid regime*, Journal of European Public Policy, 8:2, s. 192-207.
- Correia V., *Certification Issues Revealed by the 737 Max Crisis: A Comparative Approach from a European Perspective*, Air & Space Law 45, no. 3 (2020): s. 309–340.

- Ćwiklak J., *Wymogi certyfikacyjne statków powietrznych w aspekcie kolizji z ptakami*, Logistyka, 3/2015, s. 889-898, [http://www.kolizjezptakami.pl/images/files/CWIKLAK\\_Wymogi\\_certyfikacyjne\\_2015.pdf](http://www.kolizjezptakami.pl/images/files/CWIKLAK_Wymogi_certyfikacyjne_2015.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].
- Danecka-Łatka E., *Zarządzanie zasobami załogi (CRM) w dobie globalizacji rynków pracy*, Problemy Zarządzania, vol. 9, nr 4 (34): s. 98 – 105.
- De Bellis M., *Multi-level Administration, Inspections and Fundamental Rights: Is Judicial Protection Full and Effective?*, German Law Journal 2021, 22(3), s. 416.
- De Florio F., *Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification: A Guide to Understanding JAA, EASA and FAA Standards*, Oxford; Burlington: Elsevier/Butterworth-Heinemann 2006, s. 10.
- De Zan T., d'Amore F., Di Camillo F., *The Defence of Civilian Air Traffic Systems from Cyber Threats*, s. 10-12, <https://www.iai.it/sites/default/files/iai1523e.pdf>, [dostęp: 02.07.2020 r.].
- Dynia E., *Konwencja chicagowska i jej wpływ na rozwój międzynarodowego prawa lotniczego*, Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, listopad-grudzień 2014, nr 11-12, s. 20-26.
- Erotokritou Ch., Grigorieff C.-I., *EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 123–142.
- Feldman D. K.-D., Gross E., *Cyber Terrorism and Civil Aviation: Threats, Standards and Regulations*, Journal of Transnational Law & Policy, 29, 2019-2020, s. 131-168, HeinOnline.
- Fink M., *Frontex Working Arrangements: Legitimacy and Human Rights Concerns Regarding 'Technical Relationships'*, Utrecht Journal of International and European Law 2012, vol. 28, nr. 75, s. 26, 35.
- Hartlapp M., Hofmann A., (2021) *The use of EU soft law by national courts and bureaucrats: how relation to hard law and policy maturity matter*, West European Politics, 44:1, s. 134-154.
- Holder W. E., *International Organizations: Accountability and Responsibility*, Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law), APRIL 2-5, 2003, Vol. 97 (APRIL 2-5, 2003), s. 231-236.
- Huttunen M.T., *The right of the overflown state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978*. J Transp Secur 14, s. 291–306 (2021).
- Galster J., Łachacz O., *Kilka uwag o podziale władzy w Unii Europejskiej*, Studia prawnoustrojowe nr 26, 2014, s. 63-76.
- Galster J., *Zasada równowagi instytucjonalnej w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej*, Gdańskie Studia Prawnicze, Tom XXXI, 2014, s. 109-120.
- Geradin D., Petit N., *The Development of Agencies at EU and National Levels: Conceptual Analysis and Proposals for Reform*, s. 42-45, <https://ssrn.com/abstract=489722>, [dostęp: 06.02.2022 r.].
- Génova Galváns R., *EASA Regulatory Framework, History of Foundation*, 2020, s. 2, [https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/03/EASA-Regulatory-Framework\\_text.pdf](https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/03/EASA-Regulatory-Framework_text.pdf), [dostęp: 30.08.2021 r.].
- Groenleer M., Kaeding M., Versluis E., *Regulatory governance through agencies of the EU? The role of the European agencies for maritime and aviation safety in the implementation of European transport legislation*, Journal of European Public Policy, 17:8, s. 1221.
- Grzeszczak R., [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 228, s. 110-115.
- Haanappel P.P.C. P., *Slots: Use It or Lose It*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 83–94.
- Hanley D., *COVID-19 and International Aircraft Financing Law*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 155–172.
- Helmreich R. L., Merritt A. C., Wilhelm J. A., *The Evolution of Crew Resource Management Training in Commercial Aviation*, Journal of Aviation Psychology, 9(1), s. 19-32, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.526.8574&rep=rep1&type=pdf>, [dostęp: 03.07.2020 r.].
- Hofmann H. C. H., *Agency design in the European Union*, (2010) 28 Windsor Yearbook of Access to Justice, s. 313.
- Hovy L., *Luchtvaart gebonden institutioneel onderzoek op het terrein van de burgerluchtvaart 1945-1994*, s. 30, 33, <https://handelingenbank.info/infobronnen/016%20Burgerluchtvaart/RIO/016%20RIO%201994.pdf>, [dostęp: 31.12.2022 r.].
- Jafarnik H., Fellner R., *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015, s. 54, 106-116.
- Jaworek K., Konert A., Szarama P., Sznajder J., *Problematyka odpowiedzialności Skarbu Państwa oraz innych podmiotów za szkody wyrządzone na skutek zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami*, Ius Novum 2014, nr 1, s. 143.
- Jendrośka J., *System środków prawnych zapewniających przymusową realizację aktu administracyjnego*, Kontrola Państwowa, nr 6/1960, s. 2.



Joosen R., *The tip of the iceberg – interest group behaviour in rule drafting and consultations during EU agency rulemaking*, *Journal of European Public Policy*, 27:11, 2020, s. 1677-1697.

Kaczyńska-Adamczyk S., *Airport operator and aircraft operator in case of bird strike. Relations, obligations and liability*, *Transport Problems* 2011, t. 6, z.3, s. 51-59.

Kaiser S. A., Mejia-Kaiser M., *Cyber Security in Air and Space Law*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law*, vol. 64, no. 2, 2015, s. 396-412, HeinOnline.

Kennedy A. P. (1979), *Joint Airworthiness Requirements Their History and Progress*, *Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, vol. 51 nr. 5, s. 17-20.

Kohtamäki N., *Autonomia instytucjonalna urzędów regulacyjnych Unii Europejskiej: przykład Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2016, vol. 5, nr 2, s. 67.

Kołodziej M., *Pierwsza światowa konwencja lotnicza i działalność jej stałego organu Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA) 1919-1940*, *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio K, Politologia*, vol. 9, s. 31-45, [http://dlibra.umcs.lublin.pl/dlibra/applet?mimetype=image%2Fxdjvu&sec=false&handler=djvu\\_html5&content\\_url=%2FContent%2F5621%2Fczas20956\\_9\\_3.djvu&p=3](http://dlibra.umcs.lublin.pl/dlibra/applet?mimetype=image%2Fxdjvu&sec=false&handler=djvu_html5&content_url=%2FContent%2F5621%2Fczas20956_9_3.djvu&p=3), [dostęp: 24.05.2020 r.].

Konert A., *Odpowiedzialność cywilna w przypadku bird strike*, *Jurysta* nr 10/2008, s. 33-35.

Konert A., Jaworek K., Szarama P., Sznajder J., *Odpowiedzialność producenta w przypadku zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami*, *Ius Novum*, 3/2004, s. 59-68.

Konert A., *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w przypadku turbulencji na gruncie orzecznictwa amerykańskiego*, *Ius Novum*, 2010, 4(1), s. 39-51.

Konert A., *Wypadki lotnicze z udziałem samolotu typu Boeing 737 MAX – konsekwencje prawne*, *Ius Novum* 2019, 13(3), s. 119-133.

Konieczka R., *Odladzanie lotniskowe statków powietrznych*, *Zeszyty Naukowe. Transport / Politechnika Śląska*. 2015, (86), s. 55-64.

Koziej S., *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, *Bezpieczeństwo narodowe*, II – 2011 / 18, s. 19.

Kraśnicka I., *English with Flying Colors: The Aviation English and the International Civil Aviation Organization*, *Studies in Logic, Grammar and Rhetoric* 2016, vol. 45 (58), nr 1, s. 111-124.

Kunz J. L., *Privileges and Immunities of International Organizations*, *The American Journal of International Law*, Oct., 1947, Vol. 41, No. 4 (Oct., 1947), s. 828-862.

Kuźniak B., *Ius cogens i soft law a bieżące cele polityczne uczestników relacji międzynarodowych – przykład badań mieszczących się we wspólnej przestrzeni teorii polityki i teorii prawa międzynarodowego*, *Historia i Polityka*, Nr 41(48)/2022, s. 41-51.

Łacny J., [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 319, s. 898-901.

Manuhutu F., *Aviation Safety Regulation in Europe. Towards a European Aviation Safety Authority*, *Air and Space Law*, vol. XXV, no 6, 2000, s. 264, 267, 268, 270.

Marut K., *Komentarz do art. 87a Ustawy Prawo lotnicze*, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, s. 347-348.

Mendes de Leon P., *National Reflexes Following the COVID-19 Outbreak: Is Sovereignty Back in the Air?*, *Air & Space Law* 45, Special Issue (2020): s. 17-38.

Michael R.A., *Keep Your Eye on the Birdie: Aircraft Engine Bird Ingestion*, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 51, no. 4, Summer 1986, s. 1007, HeinOnline.

Miller M. P., Hix C. E., (1991). *Auxiliary Power System Requirements for Commercial Air Transports – Past, Present and Future*. *SAE Transactions*, 100, s. 2699-2705, <http://www.jstor.org/stable/44548125>, [dostęp: 26.12.2022 r.].

Niedźwiedź M., *Doktryna Meroni i jej znaczenie dla europejskiego prawa administracyjnego - wprowadzenie i wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 13.06.1958 r., 9/56, Meroni & Co., Industrie Metallurgiche, SpA przeciwko Wysokiej Władzy EWWiS*, *EPS* 2020, nr 1, s. 51-57.

November C. Y., *Aircraft Piracy: The Hague Hijacking Convention*, *The International Lawyer*, July 1972, vol. 6, nr. 3 (July 1972), s. 642-656.

Nunn D. H., *Grounded: How the 737 MAX Crashes Highlight Issues with FAA Delegation and a Potential Remedy in the Federal Tort Claims Act*, 85 J. AIR L. & COM. 703 (2020), s. 703-731.

Oliveira P., Silva, J., Soares, P. (2020). *A Comparative Study between ILS and GBAS Approaches: The Case of Viseu Airfield*. *Journal of Airline and Airport Management*, 10(2), s. 65-75.

Ott A., Vos E., Coman-Kund F., *EU agencies and their international mandate: A new category of global actors?*, *Cleer Working Papers* 2013/7, s. 8, 20-21, 25.

Ott A., *Informalization of EU Bilateral Instruments: Categorization, Contestation, and Challenges*, *Yearbook of European Law*, Volume 39, 2020, s. 569-601.

Pettit M. A., Dunlap J. H., *The European Joint Aviation Authorities: meeting the challenges of international cooperation*, Journal of Aviation/Aerospace Education & Research, 5(2), 1995, s. 11-12, <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1152&context=jaaer>, [dostęp: 26.12.2022 r.].

Pinsky H.M., Guina J., Berry M., Chesnow Ch., Pinals D.A., *Psychiatry and fitness to fly after Germanwings*, Journal of the American Academy of Psychiatry and the Law Online March 2020, 48 (1), s. 65-76; DOI: <https://doi.org/10.29158/JAAPL.003889-20>.

Polkowska M., *Polska w międzynarodowych organizacjach lotniczych*, Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica, no 31-32 (2014-2015), s. 10-12.

Polkowska M., *System warszawski-zarys problematyki*, Studia Iuridica XLI/2003, s. 189 i n.

Póltorak N., Zachariasiewicz M., [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 272, 340, s. 455, 1011-1012, 1035.

Rajski J., *Potrzeba rewizji Konwencji warszawskiej ujednocającej przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu lotniczego*, Nowe Prawo, Warszawa 1968, n 4, s. 588-600.

Reason, J., (2000-03-18). "Human error: models and management". British Medical Journal. 320 (7237): 768–770; "The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems". Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences. 327 (1241): s. 475–484.

Ricciutelli D., *SESAR: The Performance System and the related, updated Safety Issues*, The Aviation & Space Journal, s. 28-30, <http://www.aviationspacejournal.com/>, [dostęp: 30.08.2021 r.].

Saurer J., *The Accountability of Supranational Administration: The Case of European Union Agencies*, American University International Law Review 24, no. 3 (2009): s. 465.

Savić I., *Legal Aspects of Bird Strikes*, Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, vol. 62, nr. 4, 2012, s. 1188-1206, HeinOnline.

Scheuring K., [w:] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komentarz. Tom III (art. 223-358)*, red. D. Kornobis-Romanowska, J. Łacny, A. Wróbel, Warszawa 2012, art. 263, 270, s. 442-444.

Schmidt A. V., *Cyberterrorism: Combating the Aviation Industry's Vulnerability to Cyberattack*, Suffolk Transnational Law Review, vol. 39, nr. 1, Winter 2016, s. 169-206, HeinOnline.

Scholten M., Scholten D., *From Regulation to Enforcement in the EU Policy Cycle: A New Type of Functional Spillover?* (July 2017). JCMS: Journal of Common Market Studies, vol. 55, Issue 4, s. 925-942, 2017, <https://ssrn.com/abstract=2983517>, [dostęp: 08.01.2023 r.].

Scholten M., *Mind the trend! Enforcement of EU law has been moving to 'Brussels'*, Journal of European Public Policy, 2017, vol. 24, nr. 9, taleba nr 1, s. 1350-1351.

Schout A., *Assessing the added value of an EU Agency for Aviation Safety*, Jnl Publ. Pol., 31, 3, Cambridge University Press 2011, s. 374.

Schóber T., Koben I., Szabo S., *Present and potential security threats posed to civil aviation*, INCAS BULLETIN, Volume 4, Issue 2/ 2012, s. 169 – 175.

Scott B. I., Benjamyn I., Junior R. F., Herdy L., *National Aviation Law Responses to COVID-19*, Air & Space Law 45, no. Special Issue (2020): s. 195–272.

Shubber S., *Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970: A New Regime?*, *The International and Comparative Law Quarterly*, Oct., 1973, Vol. 22, No. 4 (Oct., 1973), s. 687-726.

Simonato M., *OLAF Investigations in a Multi-Level System. Legal obstacles to Effective Enforcement*, 2016 nr 3, s. 136-140, <https://eucrim.eu/articles/olaf-investigations-multi-level-system/>, [dostęp: 26.04.2023 r.].

Simoncini M., *Air Traffic Management in the Single European Sky: Standardisation of safety and liability issues*, EUI Working Papers MWP 2012/05, s. 1-21, [https://www.academia.edu/73757414/Air\\_Traffic\\_Management\\_in\\_the\\_Single\\_European\\_Sky\\_Standardisation\\_of\\_safety\\_and\\_liability\\_issues](https://www.academia.edu/73757414/Air_Traffic_Management_in_the_Single_European_Sky_Standardisation_of_safety_and_liability_issues), [dostęp: 30.07.2022 r.].

Skakuj M., Grabowska B., *Zderzenia statków powietrznych z ptakami – ryzyko, którego nie unikniemy, ale które możemy zminimalizować*, [https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user\\_files/Repozytorium/Safety/Broszura-Zderzenia\\_z\\_ptakami-wer\\_elektroniczna.pdf](https://www.lotnisko-chopina.pl/uploads/user_files/Repozytorium/Safety/Broszura-Zderzenia_z_ptakami-wer_elektroniczna.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

Skorupski J., *Hierarchiczny system Zarządzania ruchem lotniczym – aspekty oceny bezpieczeństwa*, Logistyka No 6, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008.

Skowron M., *Agencje i urzędy europejskie w orzecznictwie TS*, EPS 2014, nr 9, s. 45-46.

Sozański J., *Znaczenie istotniejszych atrybutów podmiotowych dla ustalenia podmiotowości prawnomiędzynarodowej*, „Roczniki Nauk Prawnych” t. XVIII, nr 1 2008, s. 33-62.

Szczurek K., *Ekwiwalencja w przekładzie unijnej terminologii prawnej*, Studia Germanica Gedanensia 17, 2008, s. 295-306.

Thompson A., *It's a Bird, It's a Plane, It's a Problem: The Impact of Bird Strikes on the Civil Aviation*

*Industry*, Journal of Air Law and Commerce, vol. 75, no. 2, Spring 2010, s. 469, HeinOnline.

Tridimas T., *Community Agencies, Competition Law, and ECSB Initiatives on Securities Clearing and Settlement*. Yearbook of European Law, 28, 2009, s. 235-236.

Trimarchi A., Harakas A., Lawson QC R., *The Potential for Exposure of Air Carriers to Passenger Liability in Respect of COVID-19*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 143-154.

Truxal S., *State Aid and Air Transport in the Shadow of COVID-19*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 61-82.

Tsimaratos J.A., Leuprecht P., Schwietzke J., *Annuaire européen*. 42.1994(1996), s. 31, www.books.google.pl, [dostęp: 11.12.2022 r.].

Sousa Uva R., Ratajczyk M., *COVID-19 Pandemic and the Measures Taken by the European Union Aviation Safety Agency*, Air & Space Law 45, Special Issue (2020): s. 95-106.

Uva R. S., *The International Dimension of EASA Under the New Basic Regulation*, Air & Space Law 43, nr. 4&5 (2018): s. 415-416.

Wille A., *Political-Bureaucratic Accountability in the EU Commission: Modernising the Executive*, West European Politics 2010, 33:5, s. 1093-1116, DOI:10.1080/01402382.2010.486137.

Wille A., Bovens M., *Watching EU watchdogs assessing the accountability powers of the European Court of auditors and the European Ombudsman*, Journal of European Integration 2022, vol. 44, nr. 2, s. 183-206.

Wolniak R., *Aviation terrorism and its impact on the aviation industry*, Scientific papers of The Silesian University of Technology, Organisation And Management Series nr. 134, 2019, s. 295-304.

Zachariasiewicz M., *Sposoby poszukiwania prawa właściwego dla umów zawieranych przez Wspólnotę Europejską z podmiotami prywatnym*, Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego, t. 2 (2007), s. 115-147.

Zajas S., *Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i jej wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa*, Zeszyty Naukowe AON nr 4(101) 2015, s. 47-60.

Zieliński M., *Agencje wykonawcze UE*, „Europejski Przegląd Sądowy”, 2014, nr 6, s. 15-19.

Zieliński M., *Klasyfikacje agencji zdecentralizowanych Unii Europejskiej*, Studia Prawnicze KUL 1 (69) 2017, s. 179-200.

Zieliński M., *Przywileje i immunitety Unii Europejskiej na terytorium jej państw członkowskich*, „Państwo i Prawo”, 2/2017, s. 20-35.

Zieliński M., *European Agencies' Headquarters Agreements*, Polish Review of International and European Law, 2017 6(1), s. 9-45.

Zięba R., *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, Zeszyty naukowe AON, nr 1(86) 2012, s. 7-8.

### 3. Orzecznictwo sądowe

#### 3.1. Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

Postanowienie prezesa pierwszej izby Sądu do spraw Służby Publicznej z dnia 14 lipca 2014 r., DJ przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (AESA), sprawa F-3/14, ECLI:EU:F:2014:191.

Postanowienie prezesa trzeciej izby Sądu do spraw Służby Publicznej z dnia 11 lipca 2016 r., FF przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa F-6/15, ECLI:EU:F:2016:144.

Postanowienie Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 6 września 2011 r., Inuit Tapiriit Kanatami i inni przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Rada Unii Europejskiej, sprawa T-18/10, ECLI:EU:T:2011:419.

Postanowienie Sądu (ósma izba) z dnia 8 lutego 2019 r., Boudewijn Schokker przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, sprawa T-817/17, ECLI:EU:T:2019:74.

Postanowienie Sądu do spraw Służby Publicznej z dnia 12 maja 2016 r., FR przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa F-51/15, ECLI:EU:F:2016:120.

Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 2 marca 2010 r. Evropaiki Dynamiki - Proigmena Systimata Tilepikoinonion Pliroforikis kai Tilematikis AE przeciwko Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), sprawa T-70/05, ECLI:EU:T:2010:55.

Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 16 grudnia 2010 r., Systran SA i Systran Luxembourg SA przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa T-19/07, ECLI:EU:T:2010:526.

Wyrok Sądu (czwarta izba w składzie powiększonym) z dnia 25 października 2011 r., Microban International Ltd i Microban (Europe) Ltd przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa T-262/10, ECLI:EU:T:2011:623.

Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. Bilbaína de Alquitranes, SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA), sprawa T-93/10, ECLI:EU:T:2013:106.

Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r.,

Rütgers Germany GmbH i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA), sprawa T-94/10, ECLI:EU:T:2013:107.

Wyrok Sądu (siódma izba w składzie powiększonym) z dnia 7 marca 2013 r. Cindu Chemicals BV i in. przeciwko Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA), sprawa T-95/10, ECLI:EU:T:2013:108.

Wyrok Sądu (ósma izba) z dnia 11 grudnia 2014 r., Heli-Flight GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa T-102/13, ECLI:EU:T:2014:1064.

Wyrok Sądu (trzecia izba) z dnia 10 września 2019 r., Trasy International EEIG i Axianseu – Digital Solutions SA przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, sprawa T-741/17, ECLI:EU:T:2019:572.

Wyrok Sądu (ósma izba) z dnia 16 września 2013 r., Ecoceane przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), sprawa T-518/09, ECLI:EU:T:2013:476.

Wyrok Sądu (czwarta izba) z dnia 18 listopada 2015 r., d.d. Synergy Hellas Anonymi Emporiki Etaireia Parochis Ypiresion Pliroforikis przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa T-106/13, ECLI:EU:T:2015:860.

Wyrok Sądu (czwarta izba) z dnia 17 lutego 2017 r., European Dynamics Luxembourg SA i in. przeciwko Europejskiej Agencji Leków, sprawa T-441/15, ECLI:EU:T:2017:104.

Wyrok Sądu (druga izba w składzie powiększonym) z dnia 10 listopada 2021 r., Liam Jenkinson przeciwko Radzie Unii Europejskiej i in., sprawa T-602/15 RENV, ECLI:EU:T:2021:764.

Wyrok Sądu (dziewiąta izba w składzie powiększonym) z dnia 26 stycznia 2022 r., Leonardo SpA przeciwko Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej, sprawa T-849/19, ECLI:EU:T:2022:28.

Wyrok Sądu do spraw Służby Publicznej (pierwsza izba) z dnia 23 listopada 2010 r., Johan Gheysens przeciwko Radzie Unii Europejskiej, sprawa F-8/10, ECLI:EU:F:2010:151.

Wyrok Sądu do spraw Służby Publicznej (w pełnym składzie) z dnia 13 stycznia 2010 r., A i G przeciwko Komisji Europejskiej, sprawy połączone F-124/05 i F-96/06, ECLI:EU:F:2010:2.

Wyrok Sądu do spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2013 r., BY przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa F-81/11, ECLI:EU:F:2013:82.

Wyrok Sądu do spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2013 r., BY przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa F-8/12, ECLI:EU:F:2013:84.

Wyrok Sądu do spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2013 r., CF przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), sprawa F-40/12, ECLI:EU:F:2013:85.

Wyrok Sądu pierwszej instancji (trzecia izba) z dnia 10 kwietnia 2002 r., Frank Lamberts przeciwko Europejskiemu Rzecznikowi Praw Obywatelskich, sprawa T-209/00, ECLI:EU:T:2002:94.

Wyrok Sądu pierwszej instancji (czwarta izba) z dnia 12 grudnia 2002 r., The Procter & Gamble przeciwko Urzędowi Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego, sprawa T-63/01, ECLI:EU:T:2002:317.

Wyrok Sądu pierwszej instancji (czwarta izba) z dnia 20 kwietnia 2005 r., Krüger GmbH & Co. KG przeciwko Urzędowi Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego, sprawa T-273/02, ECLI:EU:T:2005:134.

Wyrok Trybunału z 13.06.1958 r., Meroni & Co., Industrie Metallurgiche, S.P.A. v. Wysoka Władza Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali, sprawa 9/56, ECLI:EU:C:1958:7.

Wyrok Trybunału z dnia 28 kwietnia 1971 r., Alfons Lütticke GmbH przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, sprawa 4-69, ECLI:EU:C:1971:40.

Wyrok Trybunału z dnia 7 grudnia 1976 r., Luigi Pellegrini & C. s.a.s. przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich i Flexon Italia S.p.A., sprawa 23-76, ECLI:EU:C:1976:174.

Wyrok Trybunału z dnia 29 października 1980 r. SA Roquette Frères przeciwko Radzie Wspólnot Europejskich, sprawa 138/79, ECLI:EU:C:1980:249.

Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 13 listopada 1986 r., Société anonyme de droit belge Fadex NV przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, sprawa 220/85, ECLI:EU:C:1986:427.

Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 18 grudnia 1986 r. Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Jan Zoubek, sprawa 426/85, ECLI:EU:C:1986:501.

Wyrok Trybunału z dnia 22 maja 1990 r. Parlament Europejski przeciwko Radzie Wspólnot Europejskich, sprawa C-70/88, ECLI:EU:C:1990:217.

Wyrok Trybunału z dnia 2 marca 1994 r. Parlament Europejski przeciwko Radzie Unii Europejskiej, sprawa C-316/91, ECLI:EU:C:1994:76.

Wyrok Trybunału (pełny skład) z dnia 23 marca 2004 r. Republika Francuska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, sprawa C-233/02, ECLI:EU:C:2004:173.

Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 17 września 2013 r., Rada Unii Europejskiej przeciwko

Parlamentowi Europejskiemu, aprawa C-77/11, ECLI:EU:C:2013:559.

Wyrok Trybunału (ósma izba) z dnia 28 stycznia 2016 r., Heli-Flight GmbH & Co. KG przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), sprawa C-61/15 P, ECLI:EU:C:2016:59.

Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 4 maja 2017 r., Marcela Pešková i Jiří Peška przeciwko Travel Service a.s., sprawa C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342.

Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 28 lipca 2016 r., Rada Unii Europejskiej przeciwko Komisji Europejskiej, sprawa C-660/13, ECLI:EU:C:2016:616.

Wyrok Trybunału (dziewiąta izba) z dnia 4 czerwca 2020 r., Boudewijn Schokker przeciwko Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego, sprawa C-310/19 P, ECLI:EU:C:2020:435.

### **3.2. Orzecznictwo sądów krajowych**

Uchwała Sądu Najwyższego z 21.03.2003 r., III CZP 6/03, OSNC 2004, nr 1, poz. 4.

Wyrok WSA w Warszawie z 31.08.2010 r., VII SA/Wa 1185/10, LEX nr 602652.

Wyrok WSA w Warszawie z 1.12.2010 r., VII SA/Wa 1295/10, LEX nr 759934.

## **4. Dokumenty Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego**

### **4.1. Dokumenty związane z procesem regulacyjnym EASA**

#### **4.1.1. Opinie EASA**

Opinia nr 3/2004 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego dotycząca zmiany rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu rozszerzenia jego zakresu o regulację licencjonowania pilotów, operacji lotniczych i statków powietrznych państw trzecich, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9618/pl>, [dostęp: 18.12.2022 r].

Opinia nr 07/2011 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 13 grudnia 2011 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA\\_2011\\_00190000\\_PL\\_TRA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA_2011_00190000_PL_TRA.pdf), [dostęp: 14.05.2022 r.].

Opinia nr 04/2012, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9706/pl>, [dostęp: 22.11.2022 r.].

Opinia nr 05/2013 odnośnie do procedury sterylnej kabiny załogi lotniczej: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9718/pl>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

Opinia nr 01/2015, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18341/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 03/2015 z 31.3.2015 dotycząca rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany kryteriów zatwierdzania operacyjnego dla nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), <https://www.easa.europa.eu/downloads/18447/en>, [dostęp: 15.05.2022 r.].

Opinia nr 14/2016, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20Opinion%202014-2016.pdf>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

Opinia nr 02/2020, <https://www.easa.europa.eu/downloads/119248/en>, [dostęp: 05.09.2022 r.].

Załącznik do Opinii Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego 05/2013, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9810/pl>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

Załącznik do opinii EASA nr 14/2016 z projektem Rozporządzenia, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21687/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

#### **4.1.2. Rulemaking Task**

RMT.0573, <https://www.easa.europa.eu/downloads/18536/en>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

RMT.0416 i RMT.041, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9509/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

RMP 2012-2015 and Inventory, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3898/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

RMT.0700 — ISSUE 1 — 20.4.2016, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/20718/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

#### **4.1.3. Terms of Reference**

TOR Nr: CS-AWO/02, <https://www.easa.europa.eu/downloads/9328/en>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

TOR Nr: CS-AWO/02, <https://www.easa.europa.eu/downloads/9328/en>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

ToR OPS.055 (a) & (b), 20 listopada 2009, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-ToR-OPS.055\(a\)\\_OPS.055\(b\)-00-20112009.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-ToR-OPS.055(a)_OPS.055(b)-00-20112009.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

ToR RMT.0196, <https://www.easa.europa.eu/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions/tor-rmt0196>, [dostęp: 04.09.2022 r.].

ToR RTM.0737, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137067/en>, [dostęp: 18.11.2022 r.].

#### 4.1.4. Notice of Proposed Amendment

Advance Notice of Proposed Amendment 2014-12,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/17219/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].  
Notice of Proposed Amendment (NPA) NO 2/2004,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/396/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].  
Notice of Proposed Amendment 201206, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/582/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Notice of Proposed Amendment 2016-06 (A),  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21129/en>, [dostęp: 07.09.2022 r.].  
Notice of Proposed Amendment 2016-06 (B), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21131/en>, [dostęp: 07.09.2022 r.].  
Notice of Proposed Amendment 2016-06 (C),  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21133/en>, [dostęp: 07.09.2022 r.].  
Notice of Proposed Amendment 2022-06 in accordance with Article 6 of MB Decision No 1-2022,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136705/en>, [dostęp: 09.11.2022 r.].

#### 4.1.5. Comment Response Document

Comment-Response Document 2016-06 (A),  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/119271/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].  
Comment-Response Document 2016-06 (B), <https://www.easa.europa.eu/downloads/119273/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].  
Comment-Response Document 2016-06 (C), <https://www.easa.europa.eu/downloads/119275/en>, [dostęp: 08.09.2022 r.].  
Comment-Response Document (CRD) to Notice of Proposed Amendment (NPA) 2012-06,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/916/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Comment Response Document, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1171/en>, [dostęp: 18.12.2022 r.].

#### 4.1.6. Decyzje EASA

Annex to Decision 2015/004/R ‘AMC and GM to Part-NCO — Issue 2, Amendment 2’,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18144/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Annex to ED Decision 2015/002/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18136/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Annex to ED Decision 2015/003/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18140/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Annex to ED Decision 2015/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18148/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Annex to ED Decision 2015/006/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18152/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Annex to ED Decision 2015/007/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18156/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Decision No. 2/2003 of the Executive director of the Agency of 14 October 2003,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1861/en>, [dostęp: 12.09.2022 r.].  
Decision no 2004/02/CF of the executive director of the agency of 10 December 2004 on the acceptance of certification findings made by Transport Canada, Civil Aviation Department (TCCA) for products designed in Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/78/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].  
Decyzja nr 2012.002/C - Reapeling decision no 2004/02/CF of the executive director of the agency of 10 December 2004 on the acceptance of certification findings made by Transport Canada, Civil Aviation Department (TCCA) for products designed in Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/78/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].  
Decyzja nr 2004/04/CF, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/77/en>, [dostęp: 17.02.2023 r.].  
ED Decision 2006/03/Q, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1906/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].  
ED Decision 2012/001/S, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1953/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].  
ED Decision 2013/010/F, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/1985/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].  
ED Decision 2015/002/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18134/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
ED Decision 2015/003/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18138/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
ED Decision 2015/004/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18142/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
ED Decision 2015/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18146/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
ED Decision 2015/006/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18150/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
ED Decision 2015/007/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18154/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].

ED Decision 2015/154/ED, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/19962/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].  
ED Decision 2018/012/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/66821/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].  
ED Decision 2018/041/ED, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/47342/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].  
ED Decision 2018/041/ED, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/47342/en>, [dostęp: 09.10.2022 r.].  
ED Decision 2022/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136235/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
ED Decision 2022/019/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137054/en>, [dostęp: 07.10.2022 r.].  
Decyzja nr 2003/14/RM Dyrektora Wykonawczego Agencji z dnia 14 listopada 2003 w sprawie przepisów certyfikacyjnych, obejmujących przepisy zdatności do lotu i akceptowalne sposoby spełnienia dla samolotów kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego («CS-23»), Decyzja ED 2003/14/RM, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/ltt/standatdy/CS-23\\_pl.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/ltt/standatdy/CS-23_pl.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].  
Projekt Decyzji, Annex to draft decision 20xx/xxx/R, ‘AMC and GM to Part-ARO — Issue 3 — Amendment x’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/21689/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].

#### **4.1.7. Noty wyjaśniające do decyzji EASA**

Explanatory Note to Decision 2015/002/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18135/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2015/003/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18139/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2015/004/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18143/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2015/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18147/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2015/006/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18151/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2015/007/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18155/en>, [dostęp: 11.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2018/012/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/66822/en>, [dostęp: 16.09.2022 r.].  
Explanatory Note to Decision 2022/005/R, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136244/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

#### **4.1.8. AMC i GM**

Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex II (Part-ARO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 3, Amendment 12’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136237/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III (Part-ORO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 2, Amendment 19’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136238/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex IV (Part-CAT) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 2, Amendment 20’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136239/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex V (Part-SPA) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 11’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136240/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex VI (Part-NCC) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136241/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex VII (Part-NCO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 2, Amendment 12’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136242/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex VIII (Part-SPO) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136243/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].  
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III – Part-ORO 2016, s. 20, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM\\_Annex%20III%20Part-ORO.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20unofficial%20AMC&GM_Annex%20III%20Part-ORO.pdf), [dostęp: 11.09.2022 r.].  
GM to Annex I (Definitions for terms used in Annexes II to VIII) to Commission Regulation (EU) No 965/2012 — Issue 1, Amendment 15’, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136236/en>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

#### 4.1.9. Decyzje Zarządu EASA

EASA Management Board Decision 08-2007, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5606/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

EASA Management Board Decision 01-2012, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3942/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

EASA Management Board Decision 18-2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20332/en>, [dostęp: 03.09.2022 r.].

EASA Management Board Decision 01-2022, <https://www.easa.europa.eu/downloads/136443/en>, [dostęp: 28.10.2022 r.].

#### 4.1.10. Programy

Rulemaking programme 2012-2015, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/RMP%202012-2015%20and%20inventory.pdf>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

Rulemaking programme 2013-2016, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/3892/en>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

#### 4.1. Dokumenty związane z certyfikacją

Aerospace Engineering Services JSC (AESC) - EASA.21G.0056, <https://aesc.com.vn/en/interview-with-poa-staffs-on-aesc-becoming-the-only-easa-poa-in-vietnam-n50.html>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

Airbus Defence and Space S.A. (10069256), <https://www.occar.int/mmfm-obtains-important-supplemental-type-certificate>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Astronics Connectivity Systems & Certification Corp. (EASA.145.6621), [https://www.astronics.com/docs/default-source/csc/certificates/easa-certificate.pdf?sfvrsn=7d1db358\\_2](https://www.astronics.com/docs/default-source/csc/certificates/easa-certificate.pdf?sfvrsn=7d1db358_2), [dostęp: 19.01.2023 r.].

Autoryzacje TCO dla Albawings Sh.P.K. (EASA.TCO.ALB-0001.04) można pobrać ze strony: <https://tco.easa.europa.eu/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Autoryzacje TCO dla Vietnam Airlines Jsc (EASA.TCO.VNM-0001.03) można pobrać ze strony: <https://tco.easa.europa.eu/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Aveo Engineering Group, s. r. o, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136324/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

Berry Aviation, Inc. (EASA.145.6837), <https://www.berryaviation.com/wp-content/uploads/2022/11/EASA-Certificate-2024-BAI-pdf.pdf>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

British Aviation Academy Ltd (EASA.GBR.ATO.0477), <https://www.facebook.com/photo?fbid=10159219508053384&set=pcb.10159219512773384>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Brm Aero, S.R.O. (EASA.A.642), <https://www.bristell.com/certificates/>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Certifynation, LLC (10069838), <https://www.certifynation.com/wp-content/uploads/10069838.pdf>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Cmc Electronics Inc. (EASA.145.7022), <https://cmcelectronics.ca/wp-content/uploads/2022/11/EASA-Certificate.pdf>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Eirtech Aviation Services Limited (10076127), [https://www.eirtechaviation.ie/files/3316/1943/2229/10076127\\_CERT\\_REV\\_0\\_20210407.pdf](https://www.eirtechaviation.ie/files/3316/1943/2229/10076127_CERT_REV_0_20210407.pdf), [dostęp: 19.01.2023 r.].

EASA.147.0001, <https://www.flightsafety.com/wp-content/uploads/2022/05/EASA-Mx-Approval-Certificate-5-2022.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

ETSO-C96a: <https://www.aveoengineering.com/european-technical-standard-order-etsa-authorisation-for-smartstrobe/>, [dostęp: 15.01.2023 r.].

ETSO 2C515 A1, Aircraft halocarbon clean agent handheld fire extinguisher, [https://www.easa.europa.eu/download/etsa/ETSO-2C515\\_A1.pdf](https://www.easa.europa.eu/download/etsa/ETSO-2C515_A1.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

Flight Safety International Inc. (EASA.ATO.0012), [https://www.flightsafety.com/wp-content/uploads/2022/12/EASA.ATO\\_0012-Approval-Certificate-Rev54.pdf](https://www.flightsafety.com/wp-content/uploads/2022/12/EASA.ATO_0012-Approval-Certificate-Rev54.pdf), [dostęp: 19.01.2023 r.].

Flight simulation training device qualification certificate, FSTD No EU-NL245, [https://www.aviongroup.aero/images/html/Certificate\\_FSTD\\_Avion\\_London\\_-\\_January\\_2021.pdf](https://www.aviongroup.aero/images/html/Certificate_FSTD_Avion_London_-_January_2021.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

Flight simulation training device qualification certificate, FSTD No EU-A0279, <https://training.egyptair.com/Certificates/EASA-Simulators>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

Flight simulation training device qualification certificate, FSTD No EU-AT3A1086, [http://sofiaflighttraining.com/wp-content/uploads/2015/02/FNPT\\_EASA\\_Certificates\\_2014.pdf](http://sofiaflighttraining.com/wp-content/uploads/2015/02/FNPT_EASA_Certificates_2014.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].



Heli-Flight GmbH & Co. KG (AP/01/2012), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/DECISION%20OF%20EASA%20BOARD%20OF%20APPEAL%2017%2012%2012%20AP%2001%2012%20HELIFLIGHT%20EN.PDF>, [dostęp: 20.01.2023 r.].

Hope Aero Propeller & Components in (EASA.145.7036), [https://hopeaero.com/wp-content/uploads/2020/06/Hope\\_Aero-Certificates-European\\_Aviation\\_Safety\\_Agency-Approval.jpg](https://hopeaero.com/wp-content/uploads/2020/06/Hope_Aero-Certificates-European_Aviation_Safety_Agency-Approval.jpg), [dostęp: 19.01.2023 r.].

International Repair Technologies, LLC. (EASA.145.6664), <https://www.irtaero.com/copy-of-certificate-faa>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Issoire Aviation (AP/06/2013), [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_06\\_2013%20-%20final%20decision.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_06_2013%20-%20final%20decision.pdf), [dostęp: 20.01.2023 r.].

MOA, EASA.145.0777, <https://www.sabenatechnics.com/wp-content/uploads/2018/09/EASA-Approval-Certificate.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

MOA, EASA.UK.145.01200, <https://bostonair.com.au/wp-content/uploads/2022/10/part-145-uk-de.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

Service provider certificate dla Jeppesen GmbH, EASA.AOA.DAT.019, <https://ww2.jeppesen.com/wp-content/uploads/2019/04/NavData-424-Service-Provider-Certification.pdf>, [dostęp: 18.01.2023 r.].

Service provider certificate dla Lufthansa Systems FlightNav Inc., EASA.AOA.DAT.014: [http://fms-info.lhsystems.com/content/AOA.DAT.014\\_CERT\\_20221020.pdf](http://fms-info.lhsystems.com/content/AOA.DAT.014_CERT_20221020.pdf), [dostęp: 18.01.2023 r.].

Tci Kabin Ici Sistemleri Sanayi Ve Ticaret A.S. (EASA.21G.0052), [https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa\\_55.html](https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa_55.html), [dostęp: 21.01.2023 r.].

Umlaut Engineering GmbH, zatwierdzenie ETSO, <https://www.umlaut.com/uploads/documents/UL-Halon-Free-Fireextinguisher-%E2%80%93-ETSO-Approval.pdf>, [dostęp: 17.01.2023 r.].

Umlaut Engineering GmbH, zatwierdzenie POA od EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/design-organisations#group-easa-downloads>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

VIH Aerospace Inc. (EASA.145.7166), <https://www.vihaerospace.com/certificates/view/16>, [dostęp: 19.01.2023 r.].

Zatwierdzenie dla AMAC Aerospace Switzerland AG: [https://www.amacaerospace.com/wp-content/uploads/2020/09/amac\\_app\\_do\\_EASA.21J.414\\_200923.pdf](https://www.amacaerospace.com/wp-content/uploads/2020/09/amac_app_do_EASA.21J.414_200923.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie dla Cobalt Aerospace Limited: <https://www.cobaltaerospace.com/2020/12/18/easa-awards-cobalt-aerospace-design-organisation-approval/>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie dla Magnetic MRO AS: <https://magneticmro.com/wp-content/uploads/2020/07/DOA-EASA.21J.628-02.09.2019.jpg>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie dla Pipistrel d.o.o. Ajdovscina, <https://www.pipistrel-aircraft.com/pipistrel-received-the-doa-certificate-from-easa-archive/>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie DOA dla Aernnova Aerospace s.a.: <http://www.aernnova.com/wp-content/uploads/2020/11/Certificado-DOA-EASA-21J.pdf>, [dostęp: 10.01.2023 r.].

Zatwierdzenie DOA dla Safran Aerosystems: [https://www.safran-group.com/sites/default/files/2022-07/EASA\\_21J\\_466\\_rev7.pdf](https://www.safran-group.com/sites/default/files/2022-07/EASA_21J_466_rev7.pdf), [dostęp: 17.01.2023 r.].

Zatwierdzenie DOA wydane przez EASA: <https://www.pzslwidnik.pl/documents/12297516/13014460/7+PZL+Cert.+Part21J+%28EASA.21J.114%29%2B+Terms+of+Approval+issue+8.pdf/c908e1a4-4426-0d40-30f9-8ce6838177ea?t=1608053816622>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie MOA wydane przez EASA: [https://f-list.at/Content/uploads/2020/05/F.-LIST-MIDDLE-EAST-FZCO\\_Certificate\\_EASA\\_PART145\\_022020.pdf](https://f-list.at/Content/uploads/2020/05/F.-LIST-MIDDLE-EAST-FZCO_Certificate_EASA_PART145_022020.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie MTOA wydane przez EASA dla Bostonair Technical Training LTD, <https://bostonair.de/wp-content/uploads/2022/07/EASA-147.0187.pdf>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie MTOA wydane przez EASA dla Feam Technical Training LLC, <https://feam.aero/wp-content/uploads/2018/11/EASA-Part-147-FEAM.pdf>, [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie MTOA wydane przez EASA dla Prince Aviation d.o.o., [https://www.princeaviation.com/wp-content/uploads/2019/05/Prince-Aviation\\_EASA\\_147.0104\\_revision-03.pdf](https://www.princeaviation.com/wp-content/uploads/2019/05/Prince-Aviation_EASA_147.0104_revision-03.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.].

Zatwierdzenie POA wydane przez EASA: [https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa\\_55.html](https://www.tci.aero/en/news-events/news/tci-has-received-easa-poa_55.html), [dostęp: 25.12.2022 r.]; dla AIRBUS SAS: [https://www.satair.com/media/1449/easa\\_21g\\_0001.pdf](https://www.satair.com/media/1449/easa_21g_0001.pdf), [dostęp: 25.12.2022 r.].

## 4.2. Dokumenty związane ze współpracą międzynarodową

### 4.2.3. Working arrangement

Arrangement on enhanced cooperation between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and

the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) about the oversight of the Airbus A380 fleet, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5297/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

Porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określające ogólne ramy zacieśnionej współpracy, Dz.U.UE.L.2011.232.2.

Technical arrangement on Airbus product certification between The General Administration of Civil Aviation of China (CAAC) and The European Aviation Safety Agency (EASA), 16.02.2006, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/TA%20CAAC-EASA%20Airbus.pdf>, [dostęp: 18.07.2022 r.].

Working arrangement between EASA a The Civil Aviation Agency of the former Yugoslav Republic of Macedonia (CAA FYROM), <https://www.easa.europa.eu/downloads/5267/en>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Authority of the Republic of Albania (CAA Albania), <https://www.easa.europa.eu/downloads/5243/en>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the General Department of Civil Aviation at the Government of the Republic of Armenia, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20ARMENIA.pdf>, [dostęp: 12.02.2022 r.].

Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of the Republic of Moldova on collection and exchange on the safety of aircraft using EU airports and airports of non-EU States that participate in the EU SAFA Programme, including airports of the Republic of Moldova, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5225/en>, [dostęp: 12.02.2022 r.].

Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the Service de l'Aviation Civile, <https://www.easa.europa.eu/downloads/20309/en>, [dostęp: 12.02.2022 r.].

Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Civil Aviation Administration of the Republic of Azerbaijan, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5249/en>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation (BHDCA), <http://bhdca.gov.ba/website/dokumenti/Info/WA%20EASA-BHDCA.pdf>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Agency of Montenegro (CAA Montenegro), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20EASA%20CAA%20Montenegro.pdf>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

Working Arrangement between The European Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia (CAD Serbia), <https://www.easa.europa.eu/downloads/5265/en>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Aviation Administration of Ukraine (SAAU), <https://www.easa.europa.eu/downloads/5271/en>, [dostęp: 11.02.2022 r.].

Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency and the Civil Aviation Authority of San Marino, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/WA%20SAN%20MARINO.pdf>, [dostęp: 22.02.2022 r.].

Working arrangement between the European Aviation Safety Agency and the Civil Aviation Authority of Singapore on collection and and exchange of information on the safety of aircraft using EU airports, airports of non-EU States that participate in the EU SAFA Programme and airports of Singapore, [dostęp: 19.02.2023 r.].

Working Arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5233/en>, [dostęp: 20.03.2022 r.].

Working Arrangement between The European Union Aviation Safety Agency (EASA) And The Directorate General of Civil Aviation of India (DGCA), <https://www.easa.europa.eu/downloads/131392/en>, [dostęp: 10.02.2022 r.].

Working Arrangement between The European Union Aviation Safety Agency (EASA) and The Civil Aviation Agency of Georgia, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5255/en>, [dostęp: 22.02.2022 r.].

Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation on collection and exchange of information on the safety of aircraft using EU airports, airports of non-EU States that participate in the EU SAFA Programme and airports of Canada, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/5141/en>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) on cooperation in the domain of wake turbulence separation and aircraft categorisation standards, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/18978/en>, [dostęp:

19.02.2023 r.].

Working arrangement between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) on airtworthiness certification, [dostęp: 19.02.2023 r.].

Working arrangement between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Aviation Safety Agency on the Airbus A320 Aircraft Family final assembly line and delivery centre in mobile, Alabama, United States, 2014, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/17830/en>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

Working arrangement for CFM International SA between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/45836/en>, [dostęp: 17.02.2023 r.].

Working arrangement Japonia - EASA, 2006, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5331/en>, dostęp: [dostęp: 13.03.2022 r.].

Working arrangement on continuous monitoring activities between the European Aviation Safety Agency and The International Civil Aviation Organization, 2014, <https://www.easa.europa.eu/downloads/17758/en>, [dostęp: 24.07.2022 r.].

#### **4.3.2. Memorandum of understanding**

Memorandum of understanding on Aviation Safety and Environmental Protection Between Civil Aviation Authority of Mongolia (GAA-Mongolia) and European Aviation Safety Agency (EASA), 5 czerwca 2012, <https://mcaa.gov.mn/wp-content/uploads/2018/10/MoU-between-EASA-and-MCAA-for-Environmental-Protection-Eng.pdf>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

Memorandum of understanding on aviation between the European Union Aviation Safety Agency and The Ministry of land, infrastructure and transport of the Republic of Korea, <https://www.easa.europa.eu/downloads/127179/en>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

#### **4.3.3. Memorandum of cooperation**

Memorandum of cooperation between the European Aviation Safety Agency and the European Union Agency for railways, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137274/en>, [dostęp: 16.02.2023 r.].

Memorandum of cooperation between the European Aviation Safety Agency and the European Chemical Agency, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/20171213%20EASA-ECHA%20MOC%20signed.pdf>, [dostęp: 20.07.2022 r.].

Memorandum of cooperation pomiędzy EASA i Clean Sky, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-signs-memorandum-cooperation-clean-sky>, [dostęp: 21.07.2022 r.].

Memorandum of cooperation pomiędzy EASA i SESAR, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-signs-new-memorandum-cooperation-sesar>, [dostęp: 21.07.2022 r.].

Memorandum of cooperation pomiędzy EASA i Central American Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-strengthen-ties-central-american-safety-agency>, [dostęp: 21.07.2022 r.].

#### **4.3.4. Technical implementation procedures**

Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120969/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) for Airworthiness and Environmental Certification between the Civil Aviation Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan and The European Union Aviation Safety Agency, <https://www.mlit.go.jp/en/koku/content/001476803.pdf>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

Technical Implementation Procedures for airworthiness and environmental certification between The Civil Aviation Authority of the United Kingdom and The European Union Aviation Safety Agency, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EU-UK\\_TIP\\_final\\_May\\_2021.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EU-UK_TIP_final_May_2021.pdf), [dostęp: 27.02.2023 r.].

Technical Implementation Procedures for airworthiness and environmental certification under the Agreement on civil aviation safety between the Government of Canada and The European Union, 2018, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136749/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) for Airworthiness and Environmental Certification between The Civil Aviation Authority of the United Kingdom and The European Union Aviation Safety Agency, <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/UK-EASA%20TIP.pdf>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L) for Airworthiness and Environmental Certification between the Civil Aviation Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and

Tourism of Japan and The European Union Aviation Safety Agency, <https://www.mlit.go.jp/en/koku/content/001476803.pdf>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

Technical Implementation Procedures for Airworthiness and environmental certification between the Civil Aviation Administration of China and the European Union Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/117191/en>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

Implementation Procedures on operational/maintenance elements for civil aeronautical products between the Civil Aviation Administration of China and the European Union Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/117192/en>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

#### **4.3.5. Maintenance annex guidance**

Maintenance annex guidance between the Federal Aviation Administration of the United States of America and the European Union Aviation Safety Agency of the European Union, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/120966/en>, [dostęp: 13.02.2023 r.].

Maintenance Annex Guidance between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, 2012, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/approvals-and-standardisation-organisation-approvals-docs-part-145-CAN\\_MAG\\_Final\\_2012.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/approvals-and-standardisation-organisation-approvals-docs-part-145-CAN_MAG_Final_2012.pdf), [dostęp: 20.02.2023 r.].

Maintenance Annex Guidance between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, 2014, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/113/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

Maintenance Annex Guidance between the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and Transport Canada Civil Aviation (TCCA) for Canada, 2018, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68289/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

### **4.3. Dokumenty związane z postępowaniem kontrolnym i odwoławczym**

#### **4.3.3. Decyzje Komisji Odwoławczej EASA**

AP/01/2012 Heli-Flight GmbH & Co. KG 17.12.2012 r., <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/DECISION%20OF%20EASA%20BOARD%20OF%20APPEAL%2017%2012%2012%20AP%2001%2012%20HELIFLIGHT%20EN.PDF>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

AP/03/2012/LUCK z 30.04.2013 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20decision%20AP\\_03\\_2012\\_LUCK.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20decision%20AP_03_2012_LUCK.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

AP/04/2013/Robinson Helicopter Company 17.01.2014 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20Decision%20AP\\_04\\_2013\\_ROBINSON.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/BoA%20Decision%20AP_04_2013_ROBINSON.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

AP/06/2013/Issoire Aviation z 21.11.2014 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_06\\_2013%20-%20final%20decision.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_06_2013%20-%20final%20decision.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

AP/10/2017/Reiner Stemme Utility Air-systems GmbH z 19.04.2018 r., [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP\\_10\\_2017%20Decision%20of%20BoA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AP_10_2017%20Decision%20of%20BoA.pdf), [dostęp: 21.01.2022 r.].

#### **4.3.4. Raporty z inspekcji**

Final Report on The JAA Synthetic Training Devices Standardisation Visit of Ireland Irish Aviation Authority, OPS. IE.03. 2008, [https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2810/attach/5/Final%20report%20FSTD%20visit%20of%20Ireland%2003.2008.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2810/attach/5/Final%20report%20FSTD%20visit%20of%20Ireland%2003.2008.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 11.07.2022 r.].

Raport AIR.IE.07.2012, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

Raport CAW.IE.09.2010, [https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.asktheeu.org/fr/request/741/response/2811/attach/5/IE%20CAW%2009%202010%20FR.pdf?cookie_passthrough=1), [dostęp: 04.01.2023 r.].

Raport FCL/MED.DE.07.2014, <https://www.asktheeu.org/en/request/4296/response/13710/attach/7/D%2053007%202017%20ATD%2015%20Standardisation%20Report.pdf>, [dostęp: 04.01.2023 r.].

Standardisation Visit Final Report, FCL.IE.09.2009, <https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2809/attach/6/EASA%20S1%20FBA%20LCR%20D%202009%2074558%20IE%20FCL%20Final%20Report%20FCL%20IE%2009%202009.pdf>, [dostęp:

04.01.2023 r.].

Załącznik do raportu AIR.IE.07.2012,  
<https://www.asktheeu.org/en/request/741/response/2808/attach/8/AIR.IE.07.2012%20Final%20Report%20Letter%20IAA%2054502.pdf>, [dostęp: 22.01.2023 r.].

#### **4.4. Środki EASA**

##### **4.4.3. Dyrektywy bezpieczeństwa (Safety Directive)**

Annex 1 - Enhanced aircraft disinfection for mitigating risks of transmission of the COVID-19 infection, Annex 1 to EASA SD No 2020-01 and SD 2020-02; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2019-01, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2019-01>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

EASA SD-2020-01: zastąpiona przez EASA SD-2020-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-01>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2020-02: zastąpiona przez EASA SD-2020-04 <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-02>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2020-03: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection; <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-03>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2020-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2020-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2021-01R1, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-01R1>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

EASA SD-2021-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-02>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

EASA SD-2021-03, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-03>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

EASA SD-2021-04: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2021-05: Operational Measures to Prevent the Spread of Coronavirus `SARS-CoV-2` Infection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA SD-2021-04-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-04-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

EASA SD-2021-05-CN, <https://ad.easa.europa.eu/ad/SD-2021-05-CN>, [dostęp: 14.09.2022 r.].

##### **4.5.2. Dyrektywy zdatości do lotu (Airworthiness directives) i dyrektywy zdatości do natury pilnej (Emergency airworthiness directives)**

EASA AD 2021-0039, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA AD 2021-0039R1, Return to Service, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA AD 2021-0039R2, Return to Service, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA AD No.: 2019-0051-E, Boeing 737-8 Max i 737-9 Max, [https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA\\_AD\\_2019\\_0051\\_E.pdf/EAD\\_2019-0051-E\\_1&cd=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl](https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2019_0051_E.pdf/EAD_2019-0051-E_1&cd=2&hl=pl&ct=clnk&gl=pl), [dostęp: 12.09.2022 r.].

EASA AD No.: 2021-0039R2, Return to Service, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA AD No.: 2021-0180, Oxygen – Crew and Passenger Oxygen Cylinders – Inspection/Replacement, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA AD No.: 2021-0180R1, Oxygen – Crew and Passenger Oxygen Cylinders – Inspection/Replacement <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA AD No.: 2021-0180R2, Oxygen – Crew and Passenger Oxygen Cylinders – Inspection/Replacement, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

EASA AD No.: 2021-0291, Doors – Passenger Door Stop Screw – Inspection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA AD No.: 2021-0291R1, Doors – Passenger Door Stop Screw – Inspection, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0291R1>, [dostęp: 12.09.2022 r.].

EASA decision not to adopt FAA AD 2020-24-02, [https://airengineers.org/wp-content/uploads/wpressfiles/2020/11/EASA\\_AD\\_US-2020-24-02\\_2.pdf](https://airengineers.org/wp-content/uploads/wpressfiles/2020/11/EASA_AD_US-2020-24-02_2.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].

EASA PAD No.: 22-032-CN, Oxygen – Crew and Passenger Oxygen Cylinders – Inspection/Replacement, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA PAD No.: 21-099, Oxygen – Crew and Passenger Oxygen Cylinders – Inspection/Replacement, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0180R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA PAD No.: 20-184, Notification of a Proposal to issue an Airworthiness Directive, [https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA\\_PAD\\_20\\_184.pdf/PAD\\_20-184\\_1](https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_PAD_20_184.pdf/PAD_20-184_1), [dostęp: 20.11.2022 r.].

EASA PAD No.: 21-173, Notification of a Proposal to issue an Airworthiness

Directive, [https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA\\_PAD\\_21\\_173.pdf/PAD\\_21-173\\_1](https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_PAD_21_173.pdf/PAD_21-173_1), [dostęp: 20.11.2022 r.].

Emergency                      Airworthiness                      Directive                      AD2007-18-51,  
[https://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgAD.nsf/0/e8aeef3d61bb907f862573430015b30a/\\$FILE/2007-18-51%20\(Emergency\).pdf](https://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAD.nsf/0/e8aeef3d61bb907f862573430015b30a/$FILE/2007-18-51%20(Emergency).pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

Emergency                      Airworthiness                      Directive                      AD2007-18-52,  
[https://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgAD.nsf/0/e5667c1bce9e11618625734500831c0d/\\$FILE/2007-18-52%20%28Emergency%29.pdf](https://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAD.nsf/0/e5667c1bce9e11618625734500831c0d/$FILE/2007-18-52%20%28Emergency%29.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

#### 4.5. Inne dokumenty

Airworthiness                      Directive                      Policy,                      PO.CAP.00016-001,  
<https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/N1309289557/PO.CAP.00001-001%20Airworthiness%20Directive%20Policy%5B.pdf>, [dostęp: 29.09.2022 r.].

Airworthiness                      Directive                      Policy,                      PO.CAP.00016-002,  
[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PO.CAP\\_000016-002%20Airworthiness%20Directive%20Policy.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PO.CAP_000016-002%20Airworthiness%20Directive%20Policy.pdf), [dostęp: 29.09.2022 r.].

Annual Activity Report 2015, <https://www.easa.europa.eu/downloads/21015/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual Activity Report 2016, <https://www.easa.europa.eu/downloads/23333/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual Activity Report 2017, <https://www.easa.europa.eu/downloads/47427/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual Activity Report 2018, <https://www.easa.europa.eu/downloads/99285/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual General Report 2007, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5550/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

Annual General Report 2008, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5499/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

Annual General Report 2009, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5452/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual General Report 2010, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5413/en>, [dostęp: 19.07.2022 r.].

Annual General Report 2011, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5382/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual General Report 2012, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5342/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual General Report 2013, <https://www.easa.europa.eu/downloads/17472/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Annual Safety Recommendations review 2011, Safety Recommendation SPAN-2011-021,  
<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/safety-and-research-docs-safety-recommendations-review-2011-Annual-Safety-Recommendations-Review-2011.pdf>, [dostęp: 09.09.2022 r.].

Annual Safety Recommendations Review 2012, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/safety-and-research-docs-safety-recommendations-review-2012-Annual-Safety-Recommendations-Review-2012.pdf>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

Annual Safety Recommendations Review 2013, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/annual-safety-recommendations-2013.pdf>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

Annual                      Safety                      Recommendations                      Review                      2018,  
<https://www.easa.europa.eu/downloads/101305/en>, [dostęp: 07.09.2022 r.].

Annual                      Safety                      Recommendations                      Review                      2019,  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116576/en>, [dostęp: 06.10.2022 r.].

Annual Safety Review 2022, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136901/en>, [dostęp: 20.01.2023 r.].

Code of Conduct for the EASA Board of Appeal, PO.ISM.00016.,  
<https://www.easa.europa.eu/downloads/3812/en>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

Code of Conduct for the staff of EASA, PO.HR.00180-001, 01.08.2012,  
[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/docs-quality-PO.HR.00180\\_Code-of-Conduct-for-the-staff-of-EASA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/docs-quality-PO.HR.00180_Code-of-Conduct-for-the-staff-of-EASA.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

Code of Conduct for the staff of EASA, PO.HR.00180-004, 13.07.2020,  
<https://www.easa.europa.eu/en>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

Consolidated Annual Activity Report 2019, <https://www.easa.europa.eu/downloads/116438/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Consolidated                      Annual                      Activity                      Report                      (CAAR)                      2020,  
<https://www.easa.europa.eu/downloads/128964/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

Consolidated                      Annual                      Activity                      Report                      (CAAR)                      2021,  
<https://www.easa.europa.eu/downloads/136597/en>, [dostęp: 16.07.2022 r.].

EASA Activity Report 2005, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5642/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

EASA Activity Report 2006, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5617/en>, [dostęp: 13.07.2022 r.].

EASA                      AD                      writing                      instructions,                      WI.CAP.00002-003:  
<https://www.easa.europa.eu/en/downloads/44083/en>, [dostęp: 22.09.2022 r.].

EASA Draft Single Programming Document 2019 – 2021, listopad 2017,  
<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%20122017%20Annex%2>

01%20Draft%20SPD%202019-2021.pdf, [dostęp: 22.07.2022 r.].  
EASA Draft Single Programming Document 2020 – 2022, marzec 2019, <https://www.easa.europa.eu/downloads/98847/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].  
EASA Management Board Decision 08-2003 Appointment of the EASA Executive Director, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-08-2003-appointment-easa-executive-director>, [dostęp: 25.04.2023 r.].  
EASA Management Board Decision 03-2008, Renewing the term of office of the Executive Director, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-03-2008-renewing-term-office-easa-executive>, [dostęp: 25.04.2023 r.].  
EASA Management Board Decision 06-2013 Appointing the EASA Executive Director, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-06-2013-appointing-easa-executive-director>, [dostęp: 25.04.2023 r.].  
EASA Management Board Decision nr 01-2018 of 10 April 2018. Renewing the term of office of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency, <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-01-2018-renewing-term-office-executive>, [dostęp: 25.04.2023 r.].  
EASA MB 03/2008, Article 51 Evaluation – Final Recommendations, 17 September 2008, [dostęp: 26.04.2023 r.].  
EASA Safety Information Bulletin (SIB) No.: 2018-08, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2018-08>, [dostęp: 07.09.2022 r.].  
EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2013-12, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2013-12>, [dostęp: 07.09.2022 r.].  
EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2021-10 : Operations in Belarus Airspace, <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-10>, [dostęp: 13.09.2022 r.].  
EASA Single Programming Document 2018-2020, <https://www.easa.europa.eu/downloads/44434/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].  
EASA Single Programming Document (SPD) 2019-2021, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%20201901%20Annex%20SPD%202019-2021.pdf>, [dostęp: 22.07.2022 r.].  
EASA Single Programming Document (SPD) 2020-2022, <https://www.easa.europa.eu/downloads/108409/en>, [dostęp: 22.07.2022 r.].  
EASA Single Programming Document (SPD) 2022-2024, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa\\_spd\\_2022-2024.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_spd_2022-2024.pdf), [dostęp: 22.07.2022 r.].  
Easy Access Rules for Standardised European Rules of the Air (SERA), <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/68174/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].  
Foreign Part 147 approvals User guide for Applicants, UG.CAO.00015-004, [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:q2zl\\_HFjv4gJ:https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/UG.CAO\\_00015-004.docx&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:q2zl_HFjv4gJ:https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/UG.CAO_00015-004.docx&cd=1&hl=pl&ct=clnk&gl=pl), [dostęp: 06.02.2023 r.].  
Foreign Part-145 approvals - User Guide for Applicants & Approval Holders, UG.CAO.00006-008, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137296/en>, [dostęp: 22.01.2023 r.].  
Foreign Part-145 approvals User Guide for Maintenance Organisation Exposition, UG.CAO.00024-009, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137301/en>, [dostęp: 22.01.2023 r.].  
Formularz PAD CRD z komentarzami odpowiedziami EASA: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-0039R2>, [dostęp: 20.11.2022 r.].  
Guidelines for Applicants, UG.FCTOA.00003-000, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/10829/en>, [dostęp: 15.01.2023 r.].  
Limitation, suspension and revocation of product certificate (PR.SLC.00001-001), <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.SLC.00001-001%20Limitation,%20suspension%20and%20revocation%20of%20product%20certificate.pdf>, [dostęp: 21.01.2023 r.].  
Practice directions to parties to appeal proceedings before the Board of Appeal of EASA, WI.IMS.00123-001, <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 21.01.2022 r.].  
PR.CAP.00001-006, Continuing airworthiness of type design (CAP), [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP\\_00001\\_0.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/PR.CAP_00001_0.pdf), [dostęp: 20.11.2022 r.].  
PR.CAP.00001-008, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].  
PR.CAP.00001-008, szczegółowa procedura wydawania AD, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].  
PR.CAP.00001-008, szczegółowa procedura wydawania EAD, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/43102/en>, [dostęp: 20.11.2022 r.].

Projekt Detection of Lithium Batteries Using Security Screening Equipment: <https://www.easa.europa.eu/research-projects/detection-lithium-batteries-using-security-screening-equipment>, <https://etendering.ted.europa.eu/cft/cft-display.html?cftId=11625>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

Projekt Olga: <https://www.easa.europa.eu/research-projects/olga>, <https://www.olga-project.eu/>, [dostęp: 23.07.2023 r.].

Projekt SHEPHERD (UAS Standards): <https://www.easa.europa.eu/research-projects/shepherd-uas-standards>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

Projekt Vulnerability of Manned Aircraft to Drone Strikes, <https://www.easa.europa.eu/research-projects/vulnerability-manned-aircraft-drone-strikes>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

Projekt EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership (EU-LAC APP), <https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/eu-latin-america-and-caribbean>, [dostęp: 25.07.2022 r.].

Projekt EU-China Aviation Partnership, <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/technical-cooperation-projects/2nd-eu-china-aviation-partnership>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

Sprawozdanie na temat rozliczeń Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego za rok obrachunkowy 2003, wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 324 z 30.12.2004, str. 9—15.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2004 together with the Agency's replies, 2005/C 332/01.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2005, wraz z odpowiedziami Agencji, 2006/C 312/02.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2006 together with the Agency's replies, 2007/C 309/09.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2007, wraz z odpowiedziami Agencji, 2008/C 311/04.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2008, wraz z odpowiedziami Agencji, 2009/C 304/05.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2009, together with the Agency's replies, Dz.U. C 338 z 14.12.2010, str. 22—27.

Sprawozdanie za 2010 rok, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES\\_2020/AGENCIES\\_2020\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES_2020/AGENCIES_2020_EN.pdf), [dostęp: 11.07.2022 r.].

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2010, together with the Agency's replies, Dz.U. C 366 z 15.12.2011, Annex, str. 21—26.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2011 wraz z odpowiedziami Agencji, 2012/C 388/10.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2012, together with the Agency's replies, 2013/C 365/10, str. 66-72.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency, for the financial year 2013 together with the Agency's replies, 2014/C 442/11.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2014, together with the Agency's reply, Dz.U. C 409 z 9.12.2015, str. 81—89.

Report on the annual accounts of the European Aviation Safety Agency for the financial year 2016, together with the Agency's reply, 2017/C 417/10.

Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2017, 2018/C 434/01.

Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2018, 2019/C 417/01.

Report on the annual accounts of the European Union Aviation Safety Agency. (EASA) for the financial year 2019, together with the Agency's reply, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/EASA\\_2019/EASA\\_2019\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/EASA_2019/EASA_2019_EN.pdf), [dostęp: 11.07.2022 r.].

Rulemaking cooperation guidelines for Transport Canada Civil Aviation and the European Aviation Safety Agency, 2013, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/109/en>, [dostęp: 20.02.2023 r.].

Rules of procedure of the Board of Appeal of EASA, WI.ISM.00122-001 znajduje się na stronie: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal>, [dostęp: 21.01.2022 r.].

Transfer or surrender of a product certificate, PR.TOC.00001-001, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/44079/en>, [dostęp: 21.01.2023 r.].

User guide for Production organisations z 2020 roku, UG.POA.00067-005, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/4825/en>, [dostęp: 06.02.2023 r.].

Work Instruction pt. Determination of the Memberships of Rulemaking Groups, WI.RPRO.00044-004, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/rulemaking-docs-procedures-and-work-instructions-WI.RPRO.00044---Determination-member-RM-Group.pdf>, [dostęp: 09.10.2022 r.].



Work Programme 2008, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5592/en>, [dostęp: 13.07.2022 r].  
Work Programme 2010, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5475/en>, [dostęp: 30.07.2022 r].  
Work Programme 2011, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5437/en>, [dostęp: 16.07.2022 r].  
Work Programme 2012, <https://www.easa.europa.eu/downloads/5400/en>, [dostęp: 16.07.2022 r].

## 5. Pozostałe dokumenty

### 5.1. Dokumenty Komisji Europejskiej

Commission Staff Working Document Impact Assessment Accompanying the document proposal for a Regulation of The European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, ST 14991 2015 ADD 2 - 2015/0277 (OLP).

Commission Staff Working Paper, European Safety Programme, SEC (2011) 1261, Bruksela, 25.10.2011 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011SC1261&from=EN>

Commission, 'European transport policy for 2010: time to decide' (White Paper) COM (2001) 370 final 99, <http://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/01/Ref-2.pdf>, [dostęp: 14.11.2021 r].

Joint Statement and Common Approach on the location of the seats of decentralised agencies, 19 lipca 2012, [https://european-union.europa.eu/system/files/2022-06/joint\\_statement\\_on\\_decentralised\\_agencies\\_en.pdf](https://european-union.europa.eu/system/files/2022-06/joint_statement_on_decentralised_agencies_en.pdf), [dostęp: 27.03.2023 r].

Komisja Europejska, Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), (Zatrudnienie na czas określony – grupa zaszerogowania AD 14), COM/2023/20090, Dz.U.U.E.C.2023.41A.1.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady, Przyszłość agencji europejskich {SEK(2008) 323}, KOM/2008/0135 wersja ostateczna, KOM/2008/0135 wersja ostateczna.

Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy, Bruksela, dnia 25.10.2011 KOM(2011) 670 wersja ostateczna.

Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego, Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy, KOM(2011) 670 wersja ostateczna, Bruksela, 25.10.2011 r.

Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego Europejskiego i Komitetu Regionów z 2005 roku, Poszerzenie zakresu działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego - Plan działań na 2010 r., COM(2005) 578 końcowy.

Legal Service to the European Commission, Note on the European Agencies, SEC 2001, 340 z 20 lutego 2001 r., [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SEC\(2001\)340](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SEC(2001)340), [dostęp: 09.05.2022 r.].

Nabór na stanowisko dyrektora wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) (grupa zaszerogowania AD 14) - COM/2012/10332 (Dz. U. UE. C. z 2012 r. str. 266).

Report from the Commission, Progress report on the implementation of the Common Approach on EU decentralised agencies, Brussels, 24.4.2015, COM(2015) 179 final, <https://www.statewatch.org/media/documents/news/2015/may/eu-com-decentralised-agencies-179-15.pdf>, [dostęp: 27.03.2023 r.].

Sprawozdanie Komisji w sprawie Programu Wspólnoty Europejskiej SAFA (Ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych), Dz.U.U.E.C.2008.231.1, 2008/C 231/01, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/sprawozdanie-w-sprawie-programu-wspolnoty-europejskiej-safa-ocena-67811207>, [dostęp: 01.07.2020 r.].

The Commission issued guidelines, 10 December 2013, [https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/docs/body/2013-12-10\\_guidelines\\_hq\\_agreements\\_en.pdf](https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/docs/body/2013-12-10_guidelines_hq_agreements_en.pdf), [dostęp: 27.03.2023 r.].

### 5.2. Dokumenty Parlamentu Europejskiego

European Parliament session documents, 30 maj 1991 r., A3-0153/91, [http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673\\_rescan.pdf](http://aei.pitt.edu/49521/1/A10673_rescan.pdf), [dostęp: 26.12.2022 r.].

Komisja Petycji PE, Meeting of 10 October 2016, 15:00-18:30 and 11 October 2016, 09:00-12:30 and 15:00-18:30, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-PV-2016-10-10-1\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-PV-2016-10-10-1_EN.pdf?redirect), [dostęp: 23.04.2023 r.].

Newsletter TRAN w latach 2023-2019, <https://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/home/newsletters>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

Newsletter TRAN, marzec 2019, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/162141/TRAN%20Newsletter%20March%202019.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

Newsletter TRAN, wrzesień 2019,

<https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/187461/TRAN%20Newsletter%20September%202019-original.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

Newsletter TRAN, październik 2020, [https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/215047/TRAN%20Newsletter%20October\\_II\\_2020.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/215047/TRAN%20Newsletter%20October_II_2020.pdf), [dostęp: 25.04.2023 r.].

Newsletter TRAN, styczeń 2021, część II, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/227680/TRAN-Newsletter-January-II-2021.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

Newsletter TRAN, czerwiec 2021, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/237747/TRAN-Newsletter-June-2021.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

Newsletter TRAN, marzec 2022, <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/246932/TRAN%20Newsletter%20March%202022.pdf>, [dostęp: 25.04.2023 r.].

Notice to members, petition no 1620/2014 by Stephen Luck (British) on an incorrect airworthiness classification by the EASA, 29.09.2015, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-569555\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-569555_EN.pdf?redirect), [dostęp: 10.04.2023 r.].

Notice to members, Petition No 1014/2016 by S. T. (British) on behalf of owners of Jodel DR200 series aircraft registered with the UK Civil Aviation Authority, on amendment of Regulation (EC) No 216/2008 on common rules in the field of civil aviation, 30.08.2017, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-610610\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-610610_EN.pdf?redirect), [dostęp: 10.04.2023 r.].

Notice to members, Petition No 0738/2017 by H.J.A. (Dutch) on possible risks to European airspace arising from aircraft type certification, 28.03.2018, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-620758\\_EN.pdf?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-620758_EN.pdf?redirect), [dostęp: 10.04.2023 r.].

Notice to members, Petition No 0740/2019 by Steve Bentley (Bulgarian) on the use of English aviation language in the EU aviation maintenance environment, 09.07.2020, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-655602\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-655602_EN.pdf), [dostęp: 10.04.2023 r.].

Notice to members, Petition No 0571/2020 by M.V. (Maltese) on discrimination with regard to European Union Aviation Safety Agency (EASA) colour vision regulations, 09.11.2020, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-660230\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CM-660230_EN.pdf), [dostęp: 10.04.2023 r.].

Petition No 1021/2014 by D.L. (German) on the EASA's decision to ban pilots aged over 60 from flying single-crew commercial flights, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1021%252F2014/html/Petition-No-1021%252F2014-by-D.L.-%2528German%2529-on-the-EASA%2527s-decision-to-ban-pilots-aged-over-60-from-flying-single-crew-commercial-flights>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

Petition No 1620/2014 by Stephen Luck (British) on an incorrect airworthiness classification by the EASA, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1620%252F2014/html/Petition-No-1620%252F2014-by-Stephen-Luck-%2528British%2529-on-an-incorrect-airworthiness-classification-by-the-EASA>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

Petition No 1014/2016 by S.T. (British) on behalf of owners of Jodel DR200 series aircraft registered with the UK Civil Aviation Authority, on amendment of Regulation (EC) No 216/2008 on common rules in the field of civil aviation, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1014%252F2016/html/Petition-No-1014%252F2016-by-S.T.-%2528British%2529-on-behalf-of-owners-of-Jodel-DR200-series-aircraft-registered-with-the-UK-Civil-Aviation-Authority%252C-on-amendment-of-Regulation-%2528EC%2529-No-216%252F2008-on-common-rules-in-the-field-of-civil-aviation>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

Petition 0738/2017 by H.J.A. (Dutch) on possible risks to European airspace arising from aircraft type certification, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0738%252F2017/html/Petition-0738%252F2017-by-H.J.A.-%2528Dutch%2529-on-possible-risks-to-European-airspace-arising-from-aircraft-type-certification->, [dostęp: 10.04.2023 r.].

Petition No 0740/2019 by Steve Bentley (Bulgarian) on the use of English aviation language in the EU aviation maintenance environment, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0740%252F2019/html/Petition-No-0740%252F2019-by-Steve-Bentley-%2528Bulgarian%2529-on-the-use-of-English-aviation-language-in-the-EU-aviation-maintenance-environment>, [dostęp: 10.04.2023 r.].

Petition No 0571/2020 by M.V. (Maltese) on discrimination with regard to European Union Aviation Safety Agency (EASA) colour vision regulations, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0571%252F2020/html/Petition-No-0571%252F2020-by-M.V.-%2528Maltese%2529-on-discrimination-with-regard-to-European-Union->

Aviation-Safety-Agency-%2528EASA%2529-colour-vision-regulations, [dostęp: 09.04.2023 r].  
 Petition No 0263/2021 by D.H. (Irish) on an agreement between the EU and UK regarding the transfer of UK crew licenses to the EU, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/0263%252F2021/html/Petition-No-0263%252F2021-by-D.H.-%2528Irish%2529-on-an-agreement-between-the-EU-and-UK-regarding-the-transfer-of-UK-crew-licenses-to-the-EU>, [dostęp: 10.04.2023 r].  
 Petition No 1171/2021 by Vittorio Quattrone (Italian), on behalf of the Euroamero Airlines Safety de Facto Association, on the integration of refusal speed into V1 take-off speed calculation, <https://www.europarl.europa.eu/petitions/en/petition/content/1171%252F2021/html/Petition-No-1171%252F2021-by-Vittorio-Quattrone-%2528Italian%2529%252C-on-behalf-of-the-Euroamero-Airlines-Safety-de-Facto-Association%252C-on-the-integration-of-refusal-speed-into-V1-take-off-speed-calculation>, [dostęp: 10.04.2023 r].  
 Regulamin Parlamentu Europejskiego, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC_PL.html), [dostęp: 10.04.2023 r].  
 Regulamin Parlamentu Europejskiego ósmej kadencji, <https://docplayer.pl/157167651-Parlament-europejski-regulamin-osma-kadencja-parlamentu-styczen-pl-zjednoczona-w-roznorodnosci-pl.html>, [dostęp: 23.04.2023 r].  
 Regulamin Parlamentu Europejskiego dziewiątej kadencji, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RULES-9-2023-02-14-TOC_PL.html), [dostęp: 10.04.2023 r].  
 Relacja ze spotkania: [https://multimedia.europarl.europa.eu/en/video/follow-up-to-the-germanwings-crash-extracts-from-the-exchange-of-views-at-the-ep-committee-on-transport-and-tourism-with-the-executive-director-of-easa-and-european-commission-representative\\_1105693](https://multimedia.europarl.europa.eu/en/video/follow-up-to-the-germanwings-crash-extracts-from-the-exchange-of-views-at-the-ep-committee-on-transport-and-tourism-with-the-executive-director-of-easa-and-european-commission-representative_1105693), [dostęp: 25.04.2023 r].  
 Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zarządzania finansami i kontroli agencji UE, Dz.U. L 255 z 26.9.2009, str. 206—210.  
 Sprawozdania w sprawie wyniku działalności Komisji Petycji w roku 2021, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0271\\_PL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0271_PL.html), [dostęp: 23.04.2023 r].

### 5.3. Dokumenty Rady Unii Europejskiej

Draft statement of the Council's reasons, s. 2, 27.01.2006 r., [https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvgs5kkg27kof\\_j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipflcgp8/f=/13376\\_05\\_ad\\_d\\_1.pdf](https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvgs5kkg27kof_j9vvik7m1c3gyxp/vj6ipflcgp8/f=/13376_05_ad_d_1.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r].  
 Corrigendum to the Press Release of the 2108th Council meeting – Transport – Luxembourg, 17-18 June 19989551/98 (Presse 207) C/98/207 COR 1 (en).  
 Conseil/00/224, Luxembourg, 26 June 20009547/00 (Presse 224), 2279th Council meeting-TRANSPORT -Luxembourg, 26 June 2000, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_00\\_224](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_00_224), [dostęp: 31.10.2021 r].  
 2059th Council meeting Transport Brussels, 10 and 11 December 1997, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_97\\_389](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_97_389), [dostęp: 11.11.2021 r].  
 2324th Council meeting Transport Brussels, 20 and 21 December 2000, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_00\\_470](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_00_470), [dostęp: 08.12.2022 r].  
 2364th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 27/28 June 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_257](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_257), [dostęp: 08.12.2022 r].  
 2374th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 15 and 16 October 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_353](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_353), [dostęp: 08.12.2022 r].  
 2402nd Council meeting - Agriculture - Brussels, 19 December 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_475](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_475), [dostęp: 08.12.2022 r].  
 2340th Council meeting - Transport / Telecommunications - Luxembourg, 4-5 April 2001, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES\\_01\\_131](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/PRES_01_131), [dostęp: 10.10.2021 r].  
 15098/16 (OR. en) PRESSE 64 PR CO 63 Outcome of the Council Meeting 3505th Council meeting, Transport, Telecommunications and Energy, Brussels, 1, 2 and 5 December 2016.  
 Common Position (EC) No 17/2002 of 19 December 2001 adopted by the Council, acting in accordance with the procedure referred to in Article 251 of the Treaty establishing the European Community, with a view to adopting a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, Dz.U. C 58E z 5.3.2002, str. 44—67.

### 5.4. Dokumenty Trybunału Obrachunkowego

Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Agencje Unii: Osiągnięcie rezultatów*, Sprawozdanie specjalne nr 5, 2008, s. 33, [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr08\\_05/sr08\\_05\\_pl.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr08_05/sr08_05_pl.pdf), [dostęp: 30.01.2022]

r.].

Sprawozdanie specjalne nr 22/2020 „Przyszłość agencji UE – istnieją możliwości, by zwiększyć elastyczność i zacieśnić współpracę” 2020/C 358/06, Dz.U. C 358 z 26.10.2020, str. 6—6.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2015 wraz z odpowiedzią Agencji, Dz.U. C 449 z 1.12.2016, str. 56—60.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) za rok budżetowy 2019 wraz z odpowiedziami Agencji, [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/easa\\_2019/easa\\_2019\\_pl.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/easa_2019/easa_2019_pl.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2020, EASA, s. 107-112, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES\\_2020/AGENCIES\\_2020\\_PL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES_2020/AGENCIES_2020_PL.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2021, EASA, s. 95-99, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES\\_2021/AGENCIES\\_2021\\_PL.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AGENCIES_2021/AGENCIES_2021_PL.pdf), [dostęp: 09.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne dotyczące agencji UE za rok budżetowy 2017, Dz. U. UE. C. z 2018 r. Nr 434, str. 1.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2006, wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 309 z 19.12.2007, str. 47—54.

Sprawozdanie na temat rozliczeń Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego za rok obrachunkowy 2003, wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 324 z 30.12.2004, str. 9—15.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok obrachunkowy 2004 wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 332 z 28.12.2005, str. 1—7.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2005, wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 312 z 19.12.2006, str. 6—11.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2006, wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 309 z 19.12.2007, str. 47—54.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2007, wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 311 z 5.12.2008, str. 20—26.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2011 wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 388 z 15.12.2012, str. 53—59.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2012 wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 365 z 13.12.2013, str. 66—72.

Sprawozdanie dotyczące sprawozdania finansowego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego za rok budżetowy 2013 wraz z odpowiedziami Agencji, Dz.U. C 442 z 10.12.2014, str. 93—101.

##### **5.5. Dokumenty Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów**

Opinion of the Economic and Social Committee on the proposal for a council directive on the harmonization of technical requirements and procedures applicable to civil aircraft, Dz.U. C 159 z 17.6.1991, str. 28—31.

Opinion of the Economic and Social Committee on the ‘Proposal for a Council directive establishing a Safety Assessment of Third Countries’ Aircraft using Community Airports, 98/C 19/06, OJ C 124, 21. 4. 1997, p. 39.

Opinion of the Economic and Social Committee on the "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on establishing common rules in the field of civil aviation and creating a European Aviation Safety Agency", Dz.U. C 221 z 7.8.2001, str. 38—44.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie bezpieczeństwa lotniczego, (2006/C 309/11), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 16.12.2006.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, COM(2005) 579 końcowy — 2005/0228 (COD), (2006/C 185/19), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 8.8.2006.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty, COM(2006) 396 wersja ostateczna — 2006/0130 (COD), (2007/C 175/20), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 27.7.2007.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa, COM(2008) 388 wersja ostateczna —

2008/0127 (COD), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 4.8.2009 r., C 182/50.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Pakietu lotniczego II, w którego skład wchodzi: „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008” [COM(2015) 613 final – 2015/0277 (COD)] oraz „Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady – Europejski program bezpieczeństwa lotniczego” [COM(2015) 599 final], Dz.U. C 75 z 10.3.2017, str. 111—118.

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Strategia w dziedzinie lotnictwa, Dz.U. C 88 z 21.3.2017, str. 69—73.

## **5.6. Dokumenty Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich**

Decyzja w sprawie 1729/2005/(PB)JF - Zwrot dodatków na zagospodarowanie wypłaconych w okresie próbnym, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/2918>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman on complaint 893/2006/BU against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/3128>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 1103/2006/BU - Zarzut braku podstawy prawnej certyfikacji statku powietrznego w zakresie zdatności do lotu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/3140>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 3567/2006/JF against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/4247>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 3419/2008/(AF)(BEH)KM against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/48732>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 333/2009/(BEH)KM - Niezastosowanie odpowiednich kodów CPV do opisu przedmiotu przetargu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5362>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 1182/2009/(BU)JF - Spór w sprawie opłat i należności, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5440>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 2505/2009/BEH - Zarzut błędnej interpretacji prawa UE dotyczącego wymogów licencyjnych dla personelu certyfikującego statki powietrzne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5517>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 266/2010/(BEH)VL against the European Aviation Security Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/11140>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 407/2010/BEH - Zarzuty dotyczące wnioskowanej dyrektywy w sprawie zdatności do lotu, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/5456>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 51/2011/AN - Odpowiedź na zastrzeżenia dotyczące certyfikacji konkretnego typu statku powietrznego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/50143>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 1174/2011/OV - Dostęp do dokumentów dotyczących czterech usługodawców oferujących obsługę techniczną statków powietrznych, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54566>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman closing the inquiry into complaint 2114/2011/KM against the European Aviation Safety Agency (EASA), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/60959>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 191/2012/VL against the European Aviation Safety Agency ('EASA'), <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/11603>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman closing his inquiry into complaint 434/2012/VL against the European Aviation Security Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/50838>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 726/2012/FOR - Dostęp do protokołu z posiedzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54652>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie OI/4/2013/CK - Ujawnianie imion i nazwisk członków komisji selekcyjnych przez jednostki organizacyjne UE, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/54361>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in case 1171/2013/TN on the work of the European Aviation Safety Agency (EASA) on the EU rules on flight and duty time limitations and rest requirements for commercial airline transport, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61272>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

Decision in case 272/2014/OV on the release by the European Aviation Safety Agency (EASA) of audit reports on aircraft maintenance organisations, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/61120>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 45/2015/PMC - Działania Europejskiego Urzędu ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) w odniesieniu do zgłoszenia sygnalizującego nieprawidłowości, <https://www.ombudsman.europa.eu/fr/decision/pl/60759>, [dostęp: 26.04.2023 r.].

Decision in case 1277/2016/SNA on the European Aviation Safety Agency's alleged refusal to assist the complainant in transferring his flight medical records, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/74122>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 1311/2016/TM dotyczącej sposobu, w jaki Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego rozpatrzyła sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/97007>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in case 1132/2017/STI concerning the information available on the European Aviation Safety Agency's website free of charge, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/84580>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in case 1633/2017/MDC on the European Aviation Safety Agency's alleged failure to reply properly to the complainant's correspondence alleging that the successful tenderers in a procurement procedure failed to comply with national and EU law provisions relating to employment protection and working conditions, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/96231>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decyzja w sprawie 454/2018/THH dotyczącej decyzji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego odnośnie do przyznania częściowego dostępu do sprawozdania w sprawie bezpieczeństwa przeciwpożarowego silnika lotniczego, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/pl/96157>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in case 773/2018/PL on how the European Union Aviation Safety Agency conducted a consultation on drones, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/122159>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman concerning complaint 829/2019/PB against the European Aviation Safety Agency, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/115170>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in case 2164/2019/MIG on the European Union Aviation Safety Agency's refusal of public access to its central test question database, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/124428>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in the case 1369/2022/OAM on the European Union Aviation Safety Agency's refusal to give public access to documents related to unidentified flying objects, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/159559>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision in the case 1484/2022/LDS on how the European Union Aviation Safety Agency handled a complaint concerning its advice on the impact of the war in Ukraine for private aviation, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/160171>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Decision of the European Ombudsman in the above case on how the European Aviation Safety Agency replied to concerns about hot air balloon regulations in Germany, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/decision/en/121508>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 726/2012/(RA)FOR against the European Aviation Safety Agency (EASA), [https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/52883#\\_ftn3](https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/52883#_ftn3), [dostęp: 05.10.2022 r.].

Draft recommendation of the European Ombudsman in her inquiry into complaint 1171/2013/(RA)TN against the European Aviation Safety Agency (EASA), pkt 11, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/recommendation/en/54686>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

Proposal of the European Ombudsman for a friendly solution to complaint 272/2014/OV against the European Aviation Safety Agency (EASA), Sprawa 272.2014/OV, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/solution/en/60984>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

Sprawa 272.2014/OV, Access to documents relating to the certification by the EASA of foreign aircraft maintenance organisations, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/case/en/43343>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne 2005 Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/executive-summary/pl/3419>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne 2006 Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/executive-summary/pl/3418>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne 2007 Podsumowanie i dane statystyczne, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/executive-summary/pl/3453>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne 2008, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/3969>, [dostęp: 24.04.2023 r.].

Sprawozdanie roczne 2009, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/4797>, [dostęp:

24.04.2023 r.].  
 Sprawozdanie roczne 2010, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/10381>, [dostęp: 24.04.2023 r.].  
 Sprawozdanie roczne 2011, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/11584>, [dostęp: 24.04.2023 r.].  
 Sprawozdanie roczne 2012, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/50250>, [dostęp: 24.04.2023 r.].  
 Sprawozdanie roczne 2013, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/doc/annual-report/pl/56330>, [dostęp: 24.04.2023 r.].  
 The European Aviation Safety Agency's alleged failure to verify that the successful tenderers in a procurement procedure for IT Application and Infrastructure Management Services comply with provisions relating to employment protection and working conditions, 1633/2017/MDC, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/opening-summary/en/84357>, [dostęp: 09.04.2023 r.].  
 The European Ombudsman - Annual Report for 1997, Dz.U. C 380 z 7.12.1998, str. 12  
 The manner in which EASA conducted its scientific and medical evaluation of EU rules concerning flight and duty time limitations and rest requirements for commercial air transport, 726/2012/FOR, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/opening-summary/en/11572>, [dostęp: 09.04.2023 r.].  
 Europejski kodeks dobrej praktyki administracyjnej, <https://www.ombudsman.europa.eu/pl/publication/pl/3510>, [dostęp: 09.04.2023 r.].

## 5.7. Dokumenty ICAO

AN/467, [http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao\\_doc\\_9882\\_-\\_manual\\_on\\_atm\\_system\\_requirements\\_-\\_1st\\_edition\\_-\\_2009.pdf](http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao_doc_9882_-_manual_on_atm_system_requirements_-_1st_edition_-_2009.pdf), [dostęp: 07.07.2020 r.].  
 GASP 2014-2016, Doc 10004, I edycja, [http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao\\_doc\\_10004\\_-\\_gasp\\_presentation\\_1.pdf](http://www.aviationchief.com/uploads/9/2/0/9/92098238/icao_doc_10004_-_gasp_presentation_1.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].  
 GASP 2017-2019, Doc 10004, II edycja, <https://www.icao.int/meetings/a39/documents/gasp.pdf>, [dostęp: 07.01.2023 r.].  
 GASP 2020-2022, Doc 10004, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstw\\_lotow/program-bezpieczenstwa/ICAO\\_Doc.10004\\_GASP\\_2020-2022\\_EN.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstw_lotow/program-bezpieczenstwa/ICAO_Doc.10004_GASP_2020-2022_EN.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].  
 GASP 2023-2025, Doc 10004, [https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/GASP/Documents/10004_en.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].  
 Global Air Navigation Plan, Doc 9750, <https://www.icao.int/airnavigation/Pages/GANP-Resources.aspx>, [dostęp: 07.07.2020 r.].  
 Global Air Traffic Management Operational Concept, first edition 2015, Doc 9854, AN/458, [https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854\\_cons\\_en%5B1%5D.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854_cons_en%5B1%5D.pdf), [dostęp: 07.07.2020 r.].  
 Guidelines for quality and/or environmental management systems auditing, International standard, ISO 19011, First edition 2002-10-01, <https://bambangkesit.files.wordpress.com/2016/09/iso-19011-2002.pdf>, [dostęp: 11.07.2022 r.].  
 ICAO accident prevention manual, doc 9422, 2005, <http://www.alpa.org/-/media/ALPA/Files/pdfs/news-events/training/aic-resources/ICAO%20%20Accident%20Prevention%20Manual.pdf?la=en>, [dostęp: 21.06.2020 r.].  
 ICAO Doc 4444, Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management: kołowanie to *Ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie*, [https://dlapilota.pl/files/upld/ICAO\\_Doc\\_4444\\_10.pdf](https://dlapilota.pl/files/upld/ICAO_Doc_4444_10.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].  
 ICAO Phraseology Reference Guide, <https://www.skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/115.pdf>, [dostęp: 20.11.2022 r.].  
 IV edycja Podręcznika, <https://www.unitingaviation.com/publications/9859/#page=1>, [dostęp: 04.07.2020 r.]  
 Manual on Air Traffic Management System Requirements, First Edition — 2008, Doc 9882,  
 Manual on the Prevention of Runway Incursions, Doc 9870, 2007, [https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Documents%20and%20Toolkits/ICAO\\_manual\\_prev\\_RI.pdf](https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Documents%20and%20Toolkits/ICAO_manual_prev_RI.pdf), [dostęp: 11.09.2022 r.].  
 Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem wydanie nr 3, [http://edziennik.ulc.gov.pl/api/DU\\_ULC/2015/64/oryginal/Zalacznik1.pdf](http://edziennik.ulc.gov.pl/api/DU_ULC/2015/64/oryginal/Zalacznik1.pdf), [dostęp: 04.07.2020 r.].  
 Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem wydanie trzecie, Doc 9859, An/474, <https://docplayer.pl/17610138-Podrecznik-zarzadzania-bezpieczenstwem-smm.html>, [dostęp: 07.01.2023 r.].  
 Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 2, 2009,

[http://www.ulc.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/standardy\\_sms/podrecznik\\_zarzadzania\\_bezpieczenstwem\\_wydanie\\_ii\\_pl.pdf](http://www.ulc.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/standardy_sms/podrecznik_zarzadzania_bezpieczenstwem_wydanie_ii_pl.pdf), [dostęp: 21.06.2020 r.].  
Report of the ICAO Fact-Finding Investigation, July 2022, <https://www.icao.int/Security/Documents/Ryanair%20FR4978%20FFIT%20report.pdf>, [dostęp: 13.09.2022 r.].  
Safety Management Manual, first edition, Doc 9859, AN/460.  
Safety Management Manual, Fourth Edition, 2018, Doc 9859, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/Przepisy/icao/Doc\\_9859\\_\\_Safety\\_Management\\_Manual\\_4th\\_edition\\_2018.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/Przepisy/icao/Doc_9859__Safety_Management_Manual_4th_edition_2018.pdf), [dostęp: 07.01.2023 r.].  
Safety Oversight Manual, Part B The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System, First Edition — 2006, Doc 9734, AN/959, [https://www.icao.int/WACAF/AFIRAN08\\_Doc/9734\\_partb\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/WACAF/AFIRAN08_Doc/9734_partb_cons_en.pdf), [dostęp: 24.07.2022 r.].  
Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual, Doc 9735 AN/960, Third edition 2011, ICAO, [https://www.icao.int/sam/documents/2011/cma/9735\\_usoap\\_cma\\_manual\\_3rd\\_edition.pdf](https://www.icao.int/sam/documents/2011/cma/9735_usoap_cma_manual_3rd_edition.pdf), [dostęp: 11.07.2022 r.].

### 5.8. Dokumenty krajowe

Certyfikacja i Bieżący Nadzór Organizacji Part-147 - Podręcznik, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/personel\\_lotniczy/licencjonowanie/cert\\_organiz\\_part-147.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/personel_lotniczy/licencjonowanie/cert_organiz_part-147.pdf), [dostęp: 18.01.2023 r.].

Obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, Dz.U. 2014 poz. 351. Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2017-2020, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa-2017-2020>, [dostęp: 03.07.2020 r.].

Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2018-2021, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_II\\_v4\\_2.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_II_v4_2.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2019-2022, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_2019.pdf), [dostęp: 03.07.2020 r.].

Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2020-2023, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5168-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2020-2023>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2021-2024, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5656-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2021-2024>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego 2022-2025, <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/5912-krajowy-plan-bezpieczenstwa-2022-2025>, [dostęp: 31.12.2022 r.].

Podręcznik certyfikacji i nadzoru operacyjnego (PNO-965), [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/komunikaty/PNO\\_10/PNO-965\\_zm\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/komunikaty/PNO_10/PNO-965_zm_10.pdf), [dostęp: 08.11.2022 r.].

Podręcznik certyfikacji operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego, PNO-1-01-00, wydanie z 30.04.2005 r., s. 3, [http://ulc.gov.pl/\\_download/operacje\\_lotnicze/komunikaty/PNO%20Dzial1.pdf](http://ulc.gov.pl/_download/operacje_lotnicze/komunikaty/PNO%20Dzial1.pdf), [dostęp: 11.12.2022 r.].

Podręcznik Inspektora LTT, wydanie 2013, t. I, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/ltt/podrecznik-inspektora/02\\_tom\\_i\\_wyd3.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/ltt/podrecznik-inspektora/02_tom_i_wyd3.pdf), [dostęp: 20.11.2022 r.].

Podręcznik Służb Portu Lotniczego, Część 8, Służby Operacyjne Portu Lotniczego, Wydanie I – 1983, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/Doc\\_9137\\_8\\_S%20C5%82u%20C5%BCby\\_operacyjne\\_pl.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/Doc_9137_8_S%20C5%82u%20C5%BCby_operacyjne_pl.pdf), [dostęp: 01.07.2020 r.].

Procedury Służb Żegluga Powietrznej, Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PL-4444), [https://edziennik.ulc.gov.pl/DU\\_ULC/2014/62/Zalacznik1.pdf](https://edziennik.ulc.gov.pl/DU_ULC/2014/62/Zalacznik1.pdf), [dostęp: 19.02.2023 r.].

Wytyczne Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9137 – „Podręcznik służb portu lotniczego”, część 3 – „Kontrola i zmniejszanie zagrożeń ze strony zwierząt”, [https://ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/wyt\\_nr\\_10\\_doc\\_9137\\_cz\\_3\\_zwierzeta.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/lotniska/wyt_nr_10_doc_9137_cz_3_zwierzeta.pdf), [dostęp: 21.06.2020 r.].



Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz. Urz. ULC.2015.66.

### 5.9. Dokumenty FAA

FAA AD 2019-12-09, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2019-12-09>, [dostęp: 17.02.2023 r].  
FAA AD 2020-26-16, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2020-26-16>, [dostęp: 17.02.2023 r].  
FAA AD 2021-05-17, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2021-05-17>, [dostęp: 17.02.2023 r].  
FAA AD 2018-23-51, [https://rgl.faa.gov/Regulatory\\_and\\_Guidance\\_Library/rgad.nsf/0/fe8237743be9b8968625835b004fc051/\\$FILE/2018-23-51\\_Correction.pdf](https://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgad.nsf/0/fe8237743be9b8968625835b004fc051/$FILE/2018-23-51_Correction.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r].  
FAR 25.811 i JAR 25.811: [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r].  
Federal Register / Vol. 68, No. 118 / Thursday, June 19, 2003 / Rules and Regulations, 36880, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/OScshT7-11261999.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r].  
General Aviation Certification and Operations Issue Area, JAR/FAR 23 Harmonization Working Group Task 1 – Review JAR Issue No 4 and No 5, s. 3, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/GACoJ23T1&T211301992.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/GACoJ23T1&T211301992.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r].  
Raport FAA odnośnie do colour vision: <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/faa-aviation-medicine-reports/AM09-11.pdf>, [dostęp: 10.04.2023 r].  
Rulemaking Cooperation Guidelines for the Federal Aviation Administration and the European Aviation Safety Agency, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/media/FAAandEASA.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/media/FAAandEASA.pdf), [dostęp: 17.02.2023 r].  
Title 14 - Aeronautics and Space; Chapter I - Federal Aviation Administration, Subchapter A - Definitions and General Requirements; Part 1 - Definitions and Abbreviations; § 1.2 Abbreviations and symbols, <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-A/part-1/section-1.2>, [dostęp: 16.12.2022 r].  
Transport Airplane and Engine Issue Area Ice Protection Harmonization Working Group Task 4 – Harmonize 14 CFR 25.1419 and JAR 25.1419, [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/media/TAEipT4-12081997.pdf](https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/TAEipT4-12081997.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r].  
US-2020-24-02, <https://ad.easa.europa.eu/ad/US-2020-24-02>, [dostęp: 13.09.2022 r].

### 5.10. Dokumenty JAA

Comment response document for NPA 21-25, Common Release Certificate, <http://cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/21-25%20CRD.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r].  
JAA Administrative & Guidance Material Section Two: Maintenance Part Three: Temporary Guidance Leaflets, [https://www.caa.md/files/2013\\_06/409.pdf](https://www.caa.md/files/2013_06/409.pdf), [dostęp: 11.12.2022 r].  
JAA Administrative & Guidance Material Section Two: Maintenance Part Three: Temporary Guidance, <https://sassofia.com/wp-content/uploads/2018/10/JAA-TGL-47-Fuel-Tank-Safety.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r].  
JAA Administrative & Guidance Material, Section Five: Personnel Licensing Part 2: Procedures, [https://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/fc11-q-classe-types-chap16-easa-2010-02.original.pdf](https://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/fc11-q-classe-types-chap16-easa-2010-02.original.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r].  
JAA Administrative & Guidance Material, Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS), wersja z 2001 roku, [https://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Love%20og%20bestemmelser/Joint%20Aviation%20Requirements%20\(JAR\)/TGL%2029%20Portable%20Electronic%20Devices.pdf](https://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Love%20og%20bestemmelser/Joint%20Aviation%20Requirements%20(JAR)/TGL%2029%20Portable%20Electronic%20Devices.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r].  
JAA Administrative & Guidance Material, Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS), wersja z 2008 roku, [https://www.caa.md/files/2013\\_06/406.pdf](https://www.caa.md/files/2013_06/406.pdf), [dostęp: 18.12.2022 r].  
JAA Administrative & Guidance Material, Section Six: Synthetic Training Devices, (STD/FSTD), Part Three: Temporary Guidance Leaflet, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/certification-flight-standards-doc-oeb-supporting-documents-tgl-AGM-S6-STD-TGL-12-EVS-Sim-Qual-Feb-08-Print.pdf>, [dostęp: 18.12.2022 r].  
JAR-11, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500154.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r].

JAR-21: Certification procedures for aircraft and related products and parts, dn. 1 listopada 2004, <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/500970.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

JAR-25 Comments And Responses on NPA 25B, D, G-244 : Accelerate-Stop Distances and Related Performance Matters February 1993, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/CR244.pdf>, [dostęp: 16.12.2022 r.].

JAR-25 Large Aeroplanes, Change 13, 5 October 1989, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/jar-25-change13.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

JAR-25, wersja z 05.10.1989 roku, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/jar-25-change13.pdf>, [dostęp: 26.12.2022 r.].

JAR-26, umieszczone na stronie ULC: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/dzienniki\\_urzedowe/2010/dz\\_urz\\_17\\_10.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/dzienniki_urzedowe/2010/dz_urz_17_10.pdf), [dostęp: 27.12.2022 r.].

JAR-36: Aircraft noise,luty 2007, <https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/jars/JAR%2036.pdf>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

JAR-E (Engines Certification), <https://www.yumpu.com/en/document/view/51617950/joint-aviation-requirements-jar-e-engines-kaab>, [dostęp: 11.12.2022 r.].

JAR-E: Engines, dn. 1 listopada 2004, [www.caa.gov.tw](http://www.caa.gov.tw), [dostęp: 10.12.2022 r.].

JAR-FCL 3 - Flight crew licensing (medical), dn. 1 grudnia 2006 roku, <https://docplayer.net/5556885-Jar-fcl-3-flight-crew-licensing-medical.html>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

JAR-FSRD-H, 2008, [https://www.caa.md/files/2014\\_01/569.pdf](https://www.caa.md/files/2014_01/569.pdf), [dostęp: 10.12.2022 r.].

JAR-OPS 1: Commercial air transportation (aeroplanes), dn. 1 stycznia 2005 roku, <https://docplayer.net/20988366-Jar-ops-1-commercial-air-transportation-aeroplanes-please-find-attached-a-copy-of-amendment-8-to-jar-ops-1-effective-1-january-2005.html>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

NPA distribution list, dn. 1 czerwca 2006 r., <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/docs/NPA-OPS-48A%20010606%20IHS%20582495.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

NPA JAR-11 Comment/Response Document (CRD), [https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/CRD%20version%20March%202001\(final%20version\).pdf](https://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/CRD%20version%20March%202001(final%20version).pdf), [dostęp: 18.12.2022 r.].

NPA OPS-29 rev. 2: Single - Engine Commercial Operations at night and/or in Imc, dn. 1 czerwca 2004 r., <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/docs/NPAOPS29%20rev%2020%20+%20CRD%20010604%20IHS%20491020.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) - Circuit Protection Devices, dn. 1 lipca 2005 r., <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/docs/NPA-OPS-43%20010705%20IHS%20533490.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

NPA-OPS 50, (JAR-OPS 3), Operation of Helicopters Certified for Flight in Limited Icing Conditions, 20/05/07, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/rulemaking-docs-jaa-mpa-NPA-OPS-50.pdf>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

NPA-OPS 56 (JAR-OPS 3) Changes to Subpart M and other Subparts to reflect Commission Regulation (EC) No 2042/2003, <http://www.cockpitseeker.com/wp-content/uploads/goodies/fi/JAA%20publications/crd/NPA-OPS%2056%20and%20CRD%20adopted%20by%20JAAC%2006-3.pdf>, [dostęp: 14.12.2022 r.].

Wspólne wymagania lotnicze JAR-FSTD H z 2008 roku, s. 25: [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/dzienniki\\_urzedowe/2010/dz\\_urz\\_11\\_2010.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/dzienniki_urzedowe/2010/dz_urz_11_2010.pdf), [dostęp: 31.12.2022 r.].

## 5.11. Inne

Activity	Report	2019	DSAC,
<a href="https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/rapport_securite_aerienne_2019_en_light.pdf">https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/rapport_securite_aerienne_2019_en_light.pdf</a> , [dostęp: 06.02.2023 r.].			
Activity	Report	2021	DSAC,
<a href="https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DSAC_RAPPORT_2021_EN.pdf">https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DSAC_RAPPORT_2021_EN.pdf</a> , [dostęp: 06.02.2023 r.].			
Aircraft Accident Investigation Bureau Interim Investigation Report on Accident to the B737-8 (MAX) Registered ET-AVJ operated by Ethiopian Airlines on 10 March 2019, Report No. AI-01/19, 09 March, 2020, <a href="https://reports.aviation-safety.net/2019/20190310-0_B38M_ET-AVJ_Interim.pdf">https://reports.aviation-safety.net/2019/20190310-0_B38M_ET-AVJ_Interim.pdf</a> , [dostęp: 13.09.2022 r.].			
Aircraft Accident Report	NTSB/AAR-97/06(PB97-910406),	<a href="https://reports.aviation-safety.net/1996/19960511-0_DC93_N904VJ.pdf">https://reports.aviation-safety.net/1996/19960511-0_DC93_N904VJ.pdf</a> , [dostęp: 12.09.2022 r.].	

Aircraft Accident Report NTSB/AAR-03/02, [https://reports.aviation-safety.net/2000/20000216-0\\_DC87\\_N8079U.pdf](https://reports.aviation-safety.net/2000/20000216-0_DC87_N8079U.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

Aircraft Accident Investigation Report China Airlines B18616, [https://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-air\\_report/B18616.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-air_report/B18616.pdf), [dostęp: 12.09.2022 r.].

Decyzja Dyrektora Wykonawczego ECHA, ED/68/2009, <https://www.echa.europa.eu/documents/10162/78d8ecfd-5e83-4299-9f16-15681ee11bbb>, [dostęp: 16.10.2022 r.].

Opinion on a Notification for Prior Checking received from the Data Protection Officer, 2011, [https://edps.europa.eu/sites/default/files/publication/11-07-13\\_easa\\_en.pdf](https://edps.europa.eu/sites/default/files/publication/11-07-13_easa_en.pdf), [dostęp: 26.04.2023 r.]

Prezentacja EASA, [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/ws\\_prod-g-doc-Events-2009-march-presentations-04--safety-directives.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/ws_prod-g-doc-Events-2009-march-presentations-04--safety-directives.pdf), [dostęp: 24.09.2022 r.].

Prezentacja F. Steffensa, EASA Head of International Cooperation Department, prezentacja pt. International Cooperation podczas Product Certification and Design Organisation Approval Workshop, 22.11.2017, <https://www.youtube.com/watch?v=PMS8cx--l-g>, [dostęp: 18.02.2023 r.].

Prezentacja Micheala Gerharda z EASA pt. The European Plan for Aviation Safety (EPAS) przedstawiona na DOA & Certification Workshop 2021.

Prezentacja NPA-STD 11 (JAR-FSTD A). Comment Review Presentation to OST May 2006, <https://www.slideserve.com/lynnea/npa-std-11-jar-fstd-a>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

Prezentacja odnosząca się do JAR-OPS 3, <https://www.slideserve.com/betha/jar-ops-3-course-lecture-2>, [dostęp: 10.12.2022 r.].

Prezentacja ULC pt. Certyfikacja lotnisk zgodnie z wymaganiami unijnymi, [https://ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/Certyfikacja\\_lotnisk\\_zgodnie\\_z\\_wymaganiami\\_unijnymi.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/lotniska/Certyfikacja_lotnisk_zgodnie_z_wymaganiami_unijnymi.pdf), [dostęp: 21.09.2022 r.].

Raport końcowy KNKT.18.10.35.04, [http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_aviation/baru/2018%20-%20035%20-%20PK-LQP%20Final%20Report.pdf](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_aviation/baru/2018%20-%20035%20-%20PK-LQP%20Final%20Report.pdf), [dostęp: 13.09.2022 r.].

Raport końcowy z wypadku lotniczego 24 marca 2015, [https://bea.aero/uploads/tx\\_elyextendttnews/BEA2015-0125.en-LR\\_03.pdf](https://bea.aero/uploads/tx_elyextendttnews/BEA2015-0125.en-LR_03.pdf), [dostęp: 16.09.2022 r.].

Raport z wypadku lotniczego, Preliminary Report: Crash of PIA AP-BLD 22 May 2020, <https://caapakistan.com.pk/Upload/SIBReports/AAIB-431.pdf>, [dostęp: 27.09.2022 r.].

RECAT-EU European wake turbulence categorisation and separation minima on approach and departure, 2018, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-07/recat-eu-released-september-2018.pdf>, [dostęp: 19.02.2023 r.].

Regulamin postępowania przed Sądem do spraw Służby Publicznej Unii Europejskiej, Dz.U. L 206 z 14.7.2014, str. 1—45.

Regulamin postępowania przed Sądem, Dz.U. L 105 z 23.4.2015, str. 1—66.

Regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej (Dz. U. UE. L. z 1968 r. Nr 56, str. 1/1 z późn. zm.).

Warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej (Dz. U. UE. L. z 1968 r. Nr 56, str. 1/2 z późn. zm.).

Working Arrangement Establishing Cooperation Between The European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union and the United States Department of Homeland Security, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_US.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_US.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement Establishing Cooperation Between The European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union and the Canada Border Services Agency, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Canada.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Canada.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the National Security Council of the Republic of Armenia, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Armenia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Armenia.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the State Border Service of the Republic of Azerbaijan, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Azerbaijan.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Azerbaijan.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the

Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of Security of Bosnia and Herzegovina, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_BiH.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_BiH.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Policia Nacional de Cabo Verde, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Cape\\_Verde.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Cape_Verde.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of Internal Affairs of the former Yugoslav Republic of Macedonia, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_former\\_Yugoslav\\_Republic\\_of\\_Macedonia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_former_Yugoslav_Republic_of_Macedonia.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Police Directorate of Montenegro, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Montenegro.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Montenegro.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) And the Nigerian Immigration Service, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Nigeria.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Nigeria.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of the Interior of Republic of Serbia, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Serbia.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Serbia.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement on establishing operational cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Ministry of Internal Affairs of Kosovo, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Kosovo.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Kosovo.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement on operational cooperation between the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) and the Ministry of Interior of the Republic of Albania (Mol), [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Albania\\_2021.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Albania_2021.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement on operational cooperation between the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) and the Ministry of Internal Affairs of Georgia (MIA), [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Georgia\\_2021.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Georgia_2021.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement on the establishment of Operational Cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex), [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Moldova.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Moldova.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working arrangement on the establishment of Operational Cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the State Border Committee of the Republic of Belarus, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Belarus.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Belarus.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

Working Arrangement on the establishment of Operational Cooperation between the European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Frontex) and the Administration of the State Border Guard Service of Ukraine, [https://frontex.europa.eu/assets/Key\\_Documents/Working\\_Arrangements/WA\\_with\\_Ukraine.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/Working_Arrangements/WA_with_Ukraine.pdf), [dostęp: 13.02.2022 r.].

## **6. Wykaz stron internetowych**

<https://www.aeroflot.ru>

<https://www.airlines.org>  
<https://applications.icao.int>  
<https://www.asktheeu.org>  
<https://aviaciondigital.com>  
<https://www.atc-network.com>  
<https://bea.aero/en>  
<https://www.boeing.com>  
<https://www.britannica.com/science/color-vision>  
<https://businessinsider.com.pl>  
<https://www.cambridge.org>  
<https://www.cockpitseeker.com>  
<https://www.contractsounsel.com>  
<https://www.csa.cz/pl-pl>  
<https://dictionary.law.com>  
<https://dlapilota.pl>  
<https://www.easa.europa.eu>  
<https://ec.europa.eu>  
<https://www.ecac-ceac.org>  
<https://www.ecdc.europa.eu>  
<https://echa.europa.eu/pl>  
<https://www.eea.europa.eu/pl>  
<https://encyklopedia.pwn.pl>  
<https://etendering.ted.europa.eu>  
<https://www.esma.europa.eu>  
<https://www.eurocockpit.be>  
<https://eur-lex.europa.eu>  
<https://european-union.europa.eu>  
<https://www.faa.gov>  
<https://www.financialmirror.com>  
<https://www.finnair.com>  
<https://www.fly4free.pl>  
<https://frontex.europa.eu>  
<https://hub.easa.europa.eu>  
[www.iata.org](http://www.iata.org)  
<https://www.icao.int>  
<https://www.icj-cij.org>  
<https://jaato.com>  
[www.kolizjezptakami.pl](http://www.kolizjezptakami.pl)  
<https://www.klm.com>  
<https://www.law.cornell.edu>  
<https://www.lot.com/pl>  
<https://reports.aviation-safety.net>  
<https://www.reuters.com>  
<https://sjp.pwn.pl>  
<https://sjp.pl>  
<https://www.skybrary.aero>  
<https://www.slideserve.com>  
<https://treaties.un.org>  
<https://twitter.com>  
<https://www.ulc.gov.pl>  
<https://www.un.org>  
<https://unitingaviation.com>  
<https://www.europarl.europa.eu>  
<https://european-union.europa.eu>  
<https://warszawa.wyborcza.pl>  
<https://web.archive.org>  
<https://www.who.int>  
<https://www.worldbirdstrike.com>  
<https://wsjp.pl>  
<https://www.wto.org>