

Bruksela, 15 stycznia 2018 r.  
(OR. en)

5261/18

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2018/0004 (NLE)

---

---

AVIATION 8  
RELEX 27  
ENV 16  
CLIMA 4

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 12 stycznia 2018 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2018) 19 final

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie należy  
zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego  
Lotnictwa Cywilnego

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 19 final.

Załącznik: COM(2018) 19 final



Bruksela, dnia 12.1.2018 r.  
COM(2018) 19 final

2018/0004 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum  
Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

## UZASADNIENIE

### **1. PRZEDMIOT WNIOSKU**

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w związku z planowanym przyjęciem aktów mających skutki prawne w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

### **2. KONTEKST WNIOSKU**

#### **2.1. Konwencja chicagowska**

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) została ustanowiona na mocy podpisanej w Chicago w 1944 r. Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencji chicagowskiej”), która weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej są umawiającymi się stronami tej konwencji, a tym samym członkami ICAO. Unia nie jest umawiającą się stroną konwencji chicagowskiej, ale ma status obserwatora w ICAO.

#### **2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

ICAO przyjmuje normy międzynarodowe w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a w szczególności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony lotnictwa, rozwoju gospodarczego w sektorze transportu lotniczego, praw pasażerów i ułatwień. Tematy te są objęte zakresem przepisów traktatu lizbońskiego i w dużym stopniu podlegają kompetencjom Unii Europejskiej. W miarę możliwości UE dąży do zapewnienia spójności z normami międzynarodowymi w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

#### **2.3. Planowane akty mające skutki prawne w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

Ogólne kierunki działania ICAO w każdej z wyżej wymienionych dziedzin przyjmowane są przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat do następnego Zgromadzenia ICAO.

Proponuje się, aby stanowisko UE na posiedzeniu ICAO zostało ustalone w drodze podejścia dwutorowego. Decyzją Rady określa się podstawowe zasady i kierunki działania w ramach stanowiska Unii w perspektywie wieloletniej w odniesieniu do każdego okresu trzyletniego ICAO. Stanowisko to podlega następnie dostosowaniu na potrzeby każdej sesji Rady ICAO za pomocą nieoficjalnych dokumentów Komisji, które są przedmiotem dyskusji w ramach odpowiednich organów Rady UE. Podejście to jest obecnie realizowane w przypadku innych organizacji międzynarodowych, zwłaszcza w ramach Komitetu Kontroli Przeprowadzanej przez Państwo Portu memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>1</sup>.

### **3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII**

Celem niniejszego wniosku jest ustalenie stanowiska Unii na forum ICAO w odniesieniu do bieżącego okresu trzyletniego, który obejmuje realizację programu prac Organizacji

---

<sup>1</sup> Decyzja Rady (UE) 2016/381 z dnia 14 marca 2016 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Kontroli Przeprowadzanej przez Państwo Portu memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu; Dz.U. L 72 z 17.3.2016, s. 53–56.

Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na lata 2016–2019, zgodnie z zaleceniami oraz konkluzjami z 39. sesji Zgromadzenia ICAO.

Komisja proponuje podejście dwutorowe, o którym mowa powyżej, ze względu na charakter procesu decyzyjnego w ramach ICAO. Rada ICAO jest organem zarządzającym odpowiedzialnym za przyjmowanie aktów mających skutki prawne w ICAO. Zgodnie z wewnętrznymi przepisami ICAO ostateczny termin składania dokumentów przez członków Rady ICAO, przewodniczącego Rady ICAO i sekretarza generalnego ICAO wynosi od dziesięciu dni do 24 godzin przed sesją Rady ICAO (w zależności od rodzaju dokumentów). Dopiero w tym momencie wszelkie przedłożone dokumenty są dostępne i Komisja może przeanalizować je w kontekście przygotowaniu stanowiska Unii w kwestiach wchodzących w zakres kompetencji UE, które mają być omawiane na danym posiedzeniu Rady ICAO. Przedział czasowy obejmujący okres od udostępnienia dokumentów do rozpoczęcia sesji Rady ICAO nie pozwala na przygotowanie i przyjęcie decyzji Rady na podstawie art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”).

Proponuje się zatem przyjęcie – na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE – decyzji Rady określającej stanowisko UE w odniesieniu do bieżącego okresu trzyletniego oraz uzupełnianie tego stanowiska dokumentami nieoficjalnymi Komisji na potrzeby poszczególnych sesji Rady ICAO.

Niniejszy wniosek jest zgodny z polityką UE w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a w szczególności w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony lotnictwa, rozwoju gospodarczego w sektorze transportu lotniczego, praw pasażerów i ułatwień.

## **4. PODSTAWA PRAWNA**

### **4.1. Proceduralna podstawa prawna**

#### *4.1.1. Zasady*

Art. 218 ust. 9 TFUE określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem odnośnego organu czy też stroną danego porozumienia<sup>2</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”<sup>3</sup>.

#### *4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

ICAO jest organem utworzonym przez umowę, a mianowicie konwencją chicagowską.

Akty, które mają zostać przyjęte przez ICAO, to akty mające skutki prawne. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Wynika to z faktu, że normy przyjęte przez ICAO stosuje się na mocy konwencji

---

<sup>2</sup> Wyrok w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

<sup>3</sup> Wyrok w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

chicagowskiej, chyba że umawiające się państwo poda do wiadomości ICAO daną różnicę (art. 38 konwencji chicagowskiej). W miarę możliwości Unia Europejska dąży ponadto do zapewnienia spójności z normami międzynarodowymi w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

## **4.2. Materialna podstawa prawna**

### *4.2.1. Zasady*

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy w pierwszej kolejności od celu i treści planowanego aktu w odniesieniu do tego, jakie stanowisko zostaje zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie charakter pomocniczy, decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

Jeżeli planowany akt ma jednocześnie wiele celów lub elementów składowych, które są nierozłącznie ze sobą związane, a żaden nie ma charakteru pomocniczego w stosunku do pozostałych, materialna podstawa prawna decyzji przyjętej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi – na zasadzie wyjątku – obejmować różne, odpowiadające tym celom i elementom podstawy prawne.

### *4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Planowane akty służą realizacji celów i dotyczą elementów z dziedziny wspólnej polityki transportowej oraz polityki Unii w dziedzinie ochrony środowiska. Wspomniane aspekty planowanych aktów są związane ze sobą w sposób nierozłączny, a żaden z nich nie ma charakteru pomocniczego w stosunku do pozostałych.

Materialna podstawa prawna proponowanej decyzji obejmuje w związku z tym następujące przepisy: art. 100 ust. 2 i art. 191 TFUE.

## **4.3. Konkluzja**

Podstawę prawną proponowanej decyzji powinny zatem stanowić art. 100 ust. 2 i art. 191 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 i art. 191 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 47 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) może przyjmować międzynarodowe normy w dziedzinie lotnictwa, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony lotnictwa, rozwoju gospodarczego w sektorze transportu lotniczego, praw pasażerów i ułatwień.
- (2) Należy ustalić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum ICAO, ponieważ organizacja ta przyjmuje akty, które mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów prawa Unii w dziedzinie lotnictwa cywilnego.
- (3) Ze względu na to, że wewnętrzne przepisy ICAO, a w szczególności regulamin Rady ICAO, uniemożliwiają ustalenie w przewidzianym terminie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii zgodnie z art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, skutecznym rozwiązaniem w tej sytuacji jest ustalenie takiego stanowiska w perspektywie wieloletniej, określając zasady przewodnie i kierunki działania, wraz z ramami na potrzeby jego corocznego doprecyzowania. Jednocześnie większość z tematów omawianych na forum ICAO dotyczy kwestii objętych programem prac ICAO ustanowionym przez Zgromadzenie zwoływane co trzy lata. W szczególnych ramach ICAO możliwe jest zatem ustalenie ogólnego stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum ICAO.
- (4) Stanowisko Unii powinno zostać określone zgodnie z celami realizowanymi przez nią w ramach jej wspólnej polityki transportowej i polityki w dziedzinie ochrony środowiska, ustalonymi zgodnie z art. 100 ust. 2 i art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w celu propagowania bezpiecznego, pewnego, efektywnego, wydajnego, otwartego, opłacalnego ekonomicznie i przyjaznego dla środowiska systemu transportu lotniczego.
- (5) Decyzją Rady (UE) 2016/915<sup>4</sup> określono stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w odniesieniu do międzynarodowego instrumentu, który ma zostać opracowany

---

<sup>4</sup> Decyzja Rady (UE) 2016/915 z dnia 30 maja 2016 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do międzynarodowego instrumentu, który ma zostać opracowany w ramach organów ICAO i który ma doprowadzić do wdrożenia od 2020 r. jednolitego

w ramach organów ICAO i który ma doprowadzić do wdrożenia od 2020 r. jednolitego globalnego środka rynkowego dotyczącego emisji z lotnictwa międzynarodowego, przy czym elementy tego instrumentu są nadal przedmiotem dyskusji na forum ICAO. Stanowisko Unii dotyczące tej kwestii powinno wynikać wyłącznie z decyzji (UE) 2016/915, która jest w tym względzie bardziej szczegółowa niż niniejsza decyzja.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), w przypadku gdy organ ten ma przyjąć decyzje mające skutki prawne, zostaje określone w załączniku I.

Stanowisko to podlega ocenie i, w stosownych przypadkach, rewizji dokonywanej przez Radę na wniosek Komisji, szczególnie w celu odzwierciedlenia wyniku dyskusji na 40. sesji Zgromadzenia ICAO.

#### *Artykuł 2*

Szczegółowego doprecyzowania stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na sesjach Rady ICAO, dokonuje się zgodnie z załącznikiem II.

#### *Artykuł 3*

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii, jest wyrażane przez państwa członkowskie działające wspólnie, w interesie Unii, w ramach organów ICAO, oraz jest wspierane przez Komisję, zgodnie ze statusem Unii jako obserwatora.

#### *Artykuł 4*

Niniejsza decyzja nie narusza przepisów decyzji (UE) 2016/915.

#### *Artykuł 5*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*