



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 5 lutego 2021 r.
(OR. en)

5842/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0027 (NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 5 lutego 2021 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2021) 48 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 222. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 48 final.

Zał.: COM(2021) 48 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.2.2021 r.
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 222. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

(i) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 222. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 177 do załącznika 1 – *Licencjonowanie personelu*, zmiany 47 do załącznika 2 – *Prawo Lotnicze*, zmiany 108 do załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, zmiany 90 do załącznika 10 – *Łączność lotnicza* oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, oraz

(ii) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10, w odpowiednich pismach skierowanych do państw, w których wezwie ona państwa członkowskie ICAO do zgłoszenia sprzeciwu, zgłoszenia wszelkich różnic albo potwierdzenia zastosowania się do przyjętych środków.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja chicagowska, na mocy której utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami tej konwencji.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest rozwijanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W latach 2019–2022 w Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich UE.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (SARPs), które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej taki załącznik lub zmiana załącznika stają się skuteczne w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom ICAO albo po upływie dłuższego okresu określonego przez Radę ICAO, chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw ICAO złoży swój sprzeciw.

Po przyjęciu takich środków państwa ICAO są zobowiązane do zgłoszenia sprzeciwu wobec środka lub wszelkich różnic w stosunku do niego albo do powiadomienia o zastosowaniu się przez nie do środka, zanim środki wejdą w życie i staną się prawnie wiążące.

Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze

wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

2.3. Planowane akty ICAO i ich związek z obowiązującymi przepisami unijnymi

Oczekuje się, że podczas swojej 222. lub dowolnej późniejszej sesji Rada ICAO przyjmie:

zmianę 177 do załącznika 1 – *Licencjonowanie personelu*, będącą następstwem zmiany dotyczącej systemów i procedur łącza C2;

zmianę 47 do załącznika 2 – *Prawo Lotnicze*, która odnosi się do wymagań dotyczących zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) w zakresie certyfikacji zdadności do lotu w następstwie poprawki 108 do załącznika 8;

zmianę 108 do załącznika 8 – *Zdadność do lotu statków powietrznych*, która odnosi się do zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP);

zmianę 90 do załącznika 10 – *Łączność lotnicza* tom V, dotyczącą widma częstotliwości dla łącza C2 BSP, oraz

nowy tom VI załącznika 10 dotyczący systemów i procedur łącza C2 BSP („planowany akt”).

Cele planowanego aktu to:

zmiana istniejących SARPs w załączniku 8 do konwencji chicagowskiej, polegająca na włączeniu do części I załącznika 8 szczegółowych definicji i terminów stosowanych w normach w nowych częściach VIII, IX i X. Zawiera ona również propozycje w części II załącznika 8, które przewidują przegląd ogólnych procedur zdadności do lotu dotyczących certyfikacji i procedur ciągłej zdadności do lotu mających zastosowanie do zdalnie sterowanych statków powietrznych (RPA);

wprowadzenie do załącznika 8 do konwencji chicagowskiej nowej części VIII, dotyczącej RPA;

wprowadzenie do załącznika 8 do konwencji chicagowskiej nowej części IX, dotyczącej zdalnie sterowanych śmigłowców;

wprowadzenie do załącznika 8 do konwencji chicagowskiej nowej części X, dotyczącej stanowiska pilota bezzałogowego statku powietrznego (ang. *Remote Pilot Station* – RPS);

wprowadzenie w dodatku 4 do załącznika 2 do konwencji chicagowskiej zmiany, będącej następstwem zmian w załączniku 8;

zmiana istniejących SARPs w tomie V załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, określających zarządzanie widmem wykorzystywanym wyłącznie do celów dowodzenia i sterowania (łącze C2) lub zdalnie kierowanymi bezzałogowymi systemami powietrznymi (BSP);

wprowadzenie nowego tomu VI załącznika 10 – *Systemy i procedury łączności*, dotyczącego łącza C2 zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych;

wprowadzenie do załączników 1 i 2 zmian, będących następstwem zmiany tomu V załącznika 10 oraz wprowadzenia nowego tomu VI załącznika 10.

Proponowane zmiany mają wejść w życie w dniu 28 listopada 2024 r.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Główne zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Zespół ICAO ds. zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych otrzymał zadanie opracowania SARPów, podręczników i materiałów zawierających wytyczne torujące drogę do eksploatacji zdalnie kierowanych bezzałogowych statków powietrznych ponad granicami międzynarodowymi zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów według wskazań przyrządów. Konsultacje z państwami członkowskimi w sprawie proponowanych zmian przeprowadzono za pośrednictwem pism ICAO skierowanych do państw AN 7/67.1.1-19/52 i AN 3/5.12-19/53, w tym wniosków dotyczących zmiany załączników 8 i 10 do konwencji chicagowskiej oraz będących ich następstwem zmian w załącznikach 1 i 2 do konwencji chicagowskiej. Wnioski te stanowią część serii zmian, które zostaną przedstawione kolejno.

Zmiany pierwotnie zaproponowane w piśmie skierowanym do państw AN 3/5.12-19/53 dotyczą zdatości do lotu zdalnie sterowanych stałych statków powietrznych, zdatości do lotu zdalnie pilotowanych śmigłowców oraz stanowiska pilota bezzałogowego statku powietrznego (RPS). Te SARPów opracowano w odniesieniu do BSP, które będą poddawane procesowi certyfikacji typu zgodnie z dokumentem ICAO nr 10019 – Podręcznik dla zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) – oraz wzmocnione treścią i założeniami koncepcji operacji ICAO BSP (CONOPS).

Ze względu na zintegrowany charakter BSP, RPS może być certyfikowane w ramach certyfikatu typu (TC) wydanego posiadaczowi RPA TC w wyniku procesu certyfikacji typu RPA. Nie wyklucza to możliwości odrębnego zatwierdzenia RPS. Łącze C2 jest głównym elementem BSP i jego statusu zdatości do lotu, w związku z czym w certyfikacie typu (TC) jest traktowane jako podzespół.

Zmiany zaproponowane pierwotnie w piśmie skierowanym do państw AN 7/67.1.1-19/52 dotyczą łącza do celów kierowania i kontroli (łącza C2) i obejmują neutralne pod względem technologicznym SARPów dotyczące procedur łącza C2 i systemów łącza C2. Łącze C2 przeznaczone jest do wymiany informacji między dwoma głównymi fizycznymi elementami BSP: stanowiskiem pilota bezzałogowego statku powietrznego (RPS) oraz zdalnie sterowanym statkiem powietrznym (RPA). Łącze C2 stanowi zatem połączenie logiczne, choć realizowane materialnie, do wymiany informacji między RPS a RPA, umożliwiające pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną integrację BSP z globalnym lotniczym środowiskiem operacyjnym, w szczególności z łącznością, nawigacją i nadzorem. Te SARPów to pierwsze z dwóch planowanych produktów odnośnie do łącza C2.

Zespół ds. zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych pracuje obecnie nad drugim i bardziej szczegółowym pakietem zawierającym SARPów ukierunkowane na konkretne technologie, którego ukończenie planuje się na 2022 r.

W związku z informacjami przekazanymi przez EASA na temat pisma skierowanego do państw AN 3/5.12-19/53, wiele państw członkowskich UE zaproponowało, aby ze względu na szczególny podział odpowiedzialności między operatorem a projektantem, konsultacje w formie pisma skierowanego do państw przedłużono do czasu udostępnienia projektu zmiany załącznika 6 oraz aby przyjęcie załącznika 6 i załącznika 8 przebiegało równolegle, zwłaszcza w odniesieniu do zatwierdzania stanowisk pilota bezzałogowego statku powietrznego (RPS) oraz obowiązków umawiających się państw w zakresie ciągłej zdatości do lotu RPS. Wniosek ten nie został zaakceptowany przez ICAO, co może utrudnić transpozycję odpowiednich SARPów ICAO do prawa Unii, ze względu na konieczność uwzględnienia obowiązków projektanta i operatora w odniesieniu do RPS.

Planowane zmiany mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na: rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012¹, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014², rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011³, rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁴, a także potencjalnie na rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014⁵ oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373⁶. Nowe SARP's ICAO trzeba będzie wprowadzić do prawodawstwa obowiązującego w całej UE w celu zmiany obecnych ram prawnych pod kątem uregulowania kwestii projektowania, certyfikacji typu i eksploatacji BSP w operacjach ponad granicami międzynarodowymi i nad morzem pełnym.

3.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

Unia uznaje potrzebę ustanowienia zharmonizowanych ram regulacyjnych na szczeblu międzynarodowym, umożliwiających projektowanie, certyfikację typu i eksploatację zdalnie kierowanych bezałogowych statków powietrznych ponad granicami międzynarodowymi i nad morzem pełnym zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów według wskazań przyrządów. Zmiany zaproponowane w dwóch pismach ICAO skierowanych do państw służą temu celowi.

Proponowanym stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest zatem poparcie przyjęcia proponowanych zmian w całości.

Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany do konwencji chicagowskiej, jest niezgłaszanie sprzeciwu i powiadomienie o zastosowaniu się do przyjętych zmian w odpowiedzi na odpowiednie pisma ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARP's po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, tj. 28 listopada 2024 r., ICAO należy zgłosić różnice w stosunku do konkretnych SARP's.

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

² Rozporządzenie 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, s. 1).

³ 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, s. 1).

⁴ 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, s. 1).

⁵ 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, s. 12).

⁶ 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, s. 1).

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano decyzje ustalające „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 danej umowy⁷.

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”⁸.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Rada ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”).

Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej. Są to akty mające skutki prawne. Niektóre skutki prawne tych aktów mogą zależeć od zgłoszeń sprzeciwu i różnic oraz od warunków dotyczących tych zgłoszeń. Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

Planowane akty mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na: rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012⁹, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014¹⁰, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011¹¹, rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012¹², a także potencjalnie na rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014¹³ oraz rozporządzenie

⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

¹⁰ Rozporządzenie 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, s. 1).

¹¹ 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, s. 1).

¹² 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, s. 1).

¹³ 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, s. 12).

wykonawcze Komisji (UE) 2017/373¹⁴. Nowe SARP's ICAO trzeba będzie wprowadzić do prawodawstwa obowiązującego w całej UE w celu zmiany obecnych ram prawnych pod kątem uregulowania kwestii projektowania, certyfikacji typu i eksploatacji BSP w operacjach ponad granicami międzynarodowymi i nad morzem pełnym. W związku z tym prawodawstwo UE należało będzie odpowiednio zmienić.

Głównym celem proponowanych zmian jest ustanowienie ram prawnych projektowania, certyfikacji typu i eksploatacji zdalnie kierowanych bezzałogowych statków powietrznych eksploatowanych ponad granicami międzynarodowymi i nad morzem pełnym zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów według wskazań przyrządów. Zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną w tej kwestii.

Przyjmowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści przyjmowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli przyjmowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, 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.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść przyjmowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawę prawną decyzji Rady, której dotyczy wniosek, stanowi art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

¹⁴ 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, s. 1).

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 222. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO. W Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (4) Rada ICAO planuje przyjąć podczas swojej 222. sesji zmianę 177 do załącznika 1 – *Licencjonowanie personelu*, zmianę 47 do załącznika 2 – *Prawo Lotnicze*, zmianę 108 do załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, zmianę 90 do załącznika 10 – *Łączność lotnicza tom V*, dotyczącą systemów i procedur łącza C2 zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) oraz przyjęcie nowego tomu VI załącznika 10 do konwencji chicagowskiej.
- (5) Głównym celem proponowanych zmian jest ustanowienie ram prawnych projektowania, certyfikacji typu i eksploatacji zdalnie kierowanych bezzałogowych statków powietrznych eksploatowanych ponad granicami międzynarodowymi i nad morzem pełnym zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów według wskazań przyrządów. Unia zdecydowanie popiera starania ICAO na rzecz ustanowienia tych ram prawnych.
- (6) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ proponowana zmiana 177 do załącznika 1, zmiana 47 do załącznika 2, zmiana 108 do załącznika 8, zmiana 90 do załącznika 10 tom V oraz przyjęcie nowego tomu VI załącznika 10 będą wiążące dla Unii i mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na: rozporządzenie Komisji (UE)

nr 748/2012¹⁵, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014¹⁶, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011¹⁷, rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012¹⁸, a także potencjalnie na rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014¹⁹ oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373²⁰.

- (7) Stanowisko Unii na 222. lub dowolnej późniejszej sesji Rady ICAO w odniesieniu do przyjęcia planowanej zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 tom V oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10, jak określono w pismach skierowanych do państw AN 7/67.1.1-19/52 i AN 3/5.12-19/53, powinno polegać na poparciu tych zmian w całości. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w imieniu Unii.
- (8) Po ich przyjęciu zmiany do załączników 1, 2, 8 i 10 do konwencji chicagowskiej będą wiążące dla wszystkich państw ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich Unii, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej ramach.
- (9) Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie zgłosić ICAO różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.
- (10) Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej taki załącznik lub zmiana załącznika stają się skuteczne w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom ICAO albo po upływie dłuższego okresu określonego przez Radę ICAO,

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

¹⁶ Rozporządzenie 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, s. 1).

¹⁷ 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, s. 1).

¹⁸ 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, s. 1).

¹⁹ 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, s. 12).

²⁰ 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, s. 1).

chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw ICAO złoży swój sprzeciw.

- (11) Stanowisko Unii po przyjęciu zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 tom V oraz przyjęciu przez Radę ICAO nowego tomu VI załącznika 10, które mają zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu i powiadomieniu o zastosowaniu się do przyjętych zmian. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, tj. 28 listopada 2024 r., ICAO należy zgłosić różnice w stosunku do konkretnych SARPs. Stanowisko to powinny zająć wszystkie państwa członkowskie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 222. lub dowolnej późniejszej sesji Rady ICAO jest poparcie w całości proponowanych zmian, tj. zmiany 177 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 2, zmiany 108 do załącznika 8, zmiany 90 do załącznika 10 tom V oraz przyjęcia nowego tomu VI załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
2. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany, tj. zmianę 177 do załącznika 1, zmianę 47 do załącznika 2, zmianę 108 do załącznika 8, zmianę 90 do załącznika 10 tom V oraz nowy tom VI załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu i powiadomienie o zastosowaniu się do przyjętych zmian w odpowiedzi na odpowiednie pisma ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, tj. 28 listopada 2024 r., ICAO należy zgłosić różnice w stosunku do konkretnych SARPs.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, wyrażają działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO.

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*