

Bruksela, 19 lutego 2024 r.
(OR. en)

6602/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0042(NLE)

AVIATION 35
ICAO 5
RELEX 197

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	19 lutego 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2024) 78 final
Dotyczy:	Wniosek - DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 231. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany w załączniku 13 – <i>Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych</i>

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 78 final.

Zał.: COM(2024) 78 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.2.2024 r.
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 231. Sesji
Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do
planowanego przyjęcia zmiany w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów
statków powietrznych***

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

- (i) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 231. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii planowanego przyjęcia zmiany 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*;
- (ii) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmiany 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w odpowiednich pismach skierowanych do państw, w których wezwie ona państwa członkowskie ICAO do 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 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 2022–2025 w Radzie ICAO reprezentowanych jest sześć państw członkowskich UE.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (ang. *standards and recommended practices*, 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 zastosowania się do nich albo do zgłoszenia sprzeciwu lub wszelkich różnic w stosunku do nich, zanim środki te 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. Planowany akt ICAO i jego związek z obowiązującymi przepisami unijnymi

Oczekuje się, że podczas swojej 231. lub dowolnej późniejszej sesji Rada ICAO rozpatrzy i przyjmie:

- zmianę 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, o której mowa w piśmie skierowanym do państw AN 6/1.2-22/85, a która jest owocem obrad szóstego posiedzenia panelu ds. badania wypadków (AIGP/6). Odnosi się ona do dochodzeń dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, udostępniania informacji dochodzeniowych, stosowania globalnego systemu alarmowego i bezpieczeństwa lotniczego (GADSS), skrócenia okresu konsultacji w odniesieniu do sprawozdania końcowego, a także obowiązku publikacji w formacie elektronicznym.
- Zmiana ta może mieć wpływ na prawo UE, jak wyjaśniono bardziej szczegółowo poniżej.

Planowana zmiana obejmuje następujące kwestie:

- w odniesieniu do dochodzeń dotyczących bezzałogowych statków powietrznych: rozróżnienie między załogowymi statkami powietrznymi a zdalnie sterowanymi statkami powietrznymi (RPA) – w załączniku 13 zostanie wyjaśnione, jakie rodzaje zdarzeń z udziałem RPA podlegają badaniu. Zmiana dotyczy dodatkowo wyjaśnienia w załączniku 13 głównych elementów zdarzeń z udziałem RPA, do których osoba nadzorująca badanie powinna mieć dostęp podczas dochodzenia;
- w odniesieniu do wytycznych dla organów dochodzeniowych: w zmianie zaproponowano rozważenie udostępniania w stosownych przypadkach na wczesnym etapie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów informacji, które przyciągają wzmożoną uwagę opinii publicznej, a następnie informacji w formie bardziej formalnej, wraz z pisemnym sprawozdaniem wstępnym;
- w odniesieniu do dostępności nagrań pochodzących ze stałych rejestratorów zamontowanych w statkach powietrznych na potrzeby badania: zmiana nakazuje niezwłoczne udostępnianie takich nagrań i gwarantuje, że nie będą one ujawniane bez zgody państwa prowadzącego dochodzenie;
- w odniesieniu do okresu konsultacji w sprawie projektów sprawozdań końcowych: w zmianie proponuje się skrócenie obecnego okresu konsultacji do trzydziestu dni z możliwością przedłużenia go do sześćdziesięciu dni;
- w zmianie proponuje się ponadto podnoszenie świadomości na temat e-biblioteki sprawozdań końcowych i preferuje przedkładanie ICAO sprawozdań końcowych w formacie elektronicznym.

Przewiduje się, że zmiana zacznie obowiązywać od dnia 28 listopada 2024 r., z wyjątkiem przepisów odnoszących się do dochodzeń dotyczących bezzałogowych statków powietrznych, które mają być stosowane od dnia 26 listopada 2026 r.

Większość elementów proponowanej zmiany jest zgodna z przepisami rozporządzenia (UE) nr 996/2010¹, jednak mogą być konieczne pewne dostosowania na poziomie wykonania

¹ 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, s. 35).

rozporządzenia (UE) nr 996/2010. W szczególności należy odpowiednio uzupełnić/zmienić procedury robocze unijnych organów ds. badania zdarzeń lotniczych. Obecne ramy prawne UE, tj. rozporządzenie (UE) nr 996/2010 art. 16 ust. 4 stanowią, że organ ds. badania zdarzeń lotniczych przestrzega międzynarodowych norm i zalecanych praktyk, co zapewnia zgodność z załącznikiem 13.

Powyższą ocenę przygotowano na podstawie wkładu europejskiej sieci organów ds. badania zdarzeń lotniczych (ENCASIA). Sieć ustanowiono na mocy art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i składa się ona z szefów organów ds. badania zdarzeń lotniczych wszystkich państw członkowskich lub, w przypadku organów pełniących różne funkcje, szefów ich oddziałów lotniczych lub ich przedstawicieli. ENCASIA ma m. in. obowiązek przygotowywania propozycji i doradzania instytucjom Unii we wszystkich kwestiach związanych z rozwojem i wdrażaniem unijnych strategii politycznych i przepisów związanych z badaniem zdarzeń lotniczych i zapobieganiem wypadkom i incydentom.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

3.1. Proponowane zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Zmiana 19 w załączniku 13

Proponowana zmiana, o której mowa w piśmie skierowanym do państw AN 6/1.2-22/85, obejmuje przepisy rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i jest zgodna z prawem Unii.

Przedmiot planowanej zmiany wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii zgodnie z art. 3 ust. 2 ostatnia część TFUE.

Proponowana zmiana przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. Unia uznaje potrzebę usprawnienia dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, w tym publikacji sprawozdań, poprzez modyfikację pewnych elementów załącznika 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*.

Proponowane modyfikacje mają dwojaki cel. Z jednej strony pomoc organom ds. badania zdarzeń lotniczych państw członkowskich w ich dochodzeniach poprzez określenie rodzajów incydentów z udziałem RPA, które podlegają badaniu, a także poprzez niezwłoczne udostępnianie danych z rejestratorów zainstalowanych na stałe w statkach powietrznych, z zastrzeżeniem zezwolenia od państwa prowadzącego dochodzenie. Ponadto w zmianie dostrzeżono zwiększone oczekiwania społeczeństwa i mediów, przekładające się na potrzebę szybszego dostarczania informacji podczas dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, które przyciągają coraz większą uwagę opinii publicznej, a także potrzebę rozpowszechniania sprawozdań końcowych w formie elektronicznej. Wykorzystanie nowych technologii powinno ponadto pozwolić skrócić okres konsultacji, co przyspieszy publikację sprawozdań końcowych i ewentualnych zawartych w nim zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, co będzie korzystne dla bezpieczeństwa lotniczego.

Obecne ramy prawne UE, tj. rozporządzenie (UE) nr 996/2010 art. 16 ust. 4 stanowią, że organ ds. badania zdarzeń lotniczych przestrzega międzynarodowych norm i zalecanych praktyk, co zapewnia zgodność z załącznikiem 13. Nie stwierdzono potrzeby zmiany rozporządzenia (UE) nr 996/2010 ani przyjęcia nowego aktu ustawodawczego. Proponowaną zmianę 19 w załączniku 13 można wdrożyć dostosowując obecne procedury robocze organów ds. badania zdarzeń lotniczych.

W opracowaniu wniosku dotyczącego zmiany 19 pomogli przedstawiciele państw członkowskich UE i Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako członkowie i obserwatorzy grupy roboczej ENCASIA WG 7, odpowiedzialnej za koordynację opinii organów ds. badania zdarzeń lotniczych w odniesieniu do pism ICAO skierowanych do państw dotyczących dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest zatem poparcie tej zmiany.

Dlatego też stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowaną zmianę 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* powinno być niezgłaszanie sprzeciwu oraz zastosowanie się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm ICAO po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, państwa członkowskie powinny powiadomić ICAO o stanowisku Unii w kwestii różnic w stosunku do tych konkretnych norm na podstawie dokumentu przygotowawczego przedłożonego w odpowiednim czasie przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia oraz określającego szczegółowe różnice na czas niezbędny do zakończenia procesu wdrażania.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (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 danej umowy².

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują 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”³. Jak wyjaśniono powyżej, proponowana zmiana wchodzi w zakres prawa Unii (tj. rozporządzenia (UE) nr 996/2010).

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. Zgodnie z art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej ustanowione przez ICAO normy i zalecane metody postępowania, po ich przyjęciu i wejściu w życie, stają się wiążące dla wszystkich umawiających się państw ICAO. Stanowi on: „Przyjęcie przez Radę załączników

² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

określonych w art. 54 pkt I) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu posiedzeniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu umawiającemu się państwu. Wszelkie takie załączniki lub zmiany załącznika stają się skuteczne w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom albo po upływie dłuższego okresu określonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw zgłosi Radzie swój sprzeciw”. Jak wyjaśniono powyżej, przewidywana zmiana w załączniku 13 może mieć decydujący wpływ na treść prawodawstwa Unii. Konkretnie, zmiana ta spowoduje konieczność dostosowania obecnych procedur roboczych organów ds. badania zdarzeń lotniczych regulowanych rozporządzeniem (UE) nr 996/2010.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji w sprawie stanowiska dotyczącego takich zgłoszeń jest 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 planowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko 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 pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy 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 przyjmowanego aktu dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Wnioski

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 231. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*

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 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 obecnie sześć 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 zamierza przyjąć podczas swojej 231. sesji zmianę nr 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej.
- (5) Głównym celem zmiany 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej jest poprawa bezpieczeństwa lotnictwa poprzez zapewnienie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (6) Proponowane zmiany mają na celu osiągnięcie tych celów poprzez wspieranie organów państw członkowskich ds. badania zdarzeń lotniczych w dochodzeniach dotyczących zdalnie sterowanych statków powietrznych (RPA) oraz niezwłoczne udostępnianie informacji i danych z rejestratorów zainstalowanych w statkach powietrznych. W zmianie uwzględniono również oczekiwania społeczeństwa i mediów w zakresie informowania, zawierając w niej przepisy dotyczące terminowego dostarczania informacji faktycznych podczas badania zdarzeń lotniczych. Co więcej, wykorzystanie nowoczesnych technologii może ułatwić skrócenie okresu konsultacji, co przyspieszy publikację sprawozdań końcowych. Przesłanie sprawozdań końcowych w formie elektronicznej pomoże też łądować je do centralnej bazy danych ICAO.
- (7) W opracowaniu wniosku dotyczącego zmiany 19 pomogła Europejska sieć organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (ENCASIA), ustanowiona na mocy art. 7

rozporządzenia (UE) nr 996/2010¹, której jednym z obowiązków jest doradzanie instytucjom Unii we wszystkich aspektach opracowywania i wdrażania polityki i przepisów Unii dotyczących badania zdarzeń lotniczych oraz zapobiegania wypadkom i incydentom.

- (8) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ zmiana 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej i może mieć decydujący wpływ na prawo UE, w szczególności na rozporządzenie (UE) nr 996/2010.
- (9) Stanowisko Unii na 231. sesji Rady ICAO lub na jakiegokolwiek kolejnej sesji w kwestii przyjęcia planowanej zmiany 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej, powinno polegać na poparciu tej zmiany w całości i zastosowaniu się do niej.
- (10) 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 między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.
- (11) 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.
- (12) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmiany 19 w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej, co ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu wobec przedmiotowej zmiany i zastosowaniu się do niej. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs. Stanowisko Unii w kwestii takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia.
- (13) Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii wszystkie państwa członkowskie UE,

¹ 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, s. 35).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

- 1) Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 231. sesji Rady ICAO lub na jakiegokolwiek kolejnej sesji, jest poparcie w całości proponowanej zmiany w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej.
- 2) Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowaną zmianę w załączniku 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych* do konwencji chicagowskiej, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zgłoszenie zastosowania się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPs, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

W przypadku gdy przepisy Unii odbiegają od zmienionych przez ICAO norm zawartych w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem zgłaszania różnic wyznaczonym przez ICAO, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy określający stanowisko Unii w kwestii konkretnych różnic, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO w imieniu Unii.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, wyrażają działające wspólnie w interesie UE państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO.

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*