



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 8 marca 2019 r.  
(OR. en)

7328/19

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2019/0067 (NLE)

---

---

AVIATION 52  
USA 17  
RELEX 240

## WNIOSEK

---

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

Data otrzymania: 7 marca 2019 r.

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

---

Nr dok. Kom.: COM(2019) 122 final

---

Dotyczy: Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia  
Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy Umowy  
między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską  
o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa  
lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 4 do umowy

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 122 final.

Zał.: COM(2019) 122 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.3.2019 r.  
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Wniosek

### **DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 4 do umowy**

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

W 2008 r. Unia Europejska i Stany Zjednoczone Ameryki podpisały umowę o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwaną dalej „umową”). Zakres stosowania umowy, która weszła w życie w dniu 1 maja 2011 r., początkowo ograniczał się do zdatności do lotu i badań środowiskowych, zatwierdzania i monitorowania wyrobów lotniczych oraz zatwierdzania i monitorowania obiektów obsługi technicznej. Zakres stosowania umowy został następnie rozszerzony o wydawanie licencji i szkolenia dla personelu, eksploatację statków powietrznych, a także służby ruchu lotniczego i zarządzanie ruchem lotniczym<sup>1</sup>. Rozszerzenie to wprowadzono w drodze zmiany podpisanej w dniu 13 grudnia 2017 r. i od tego czasu stosuje się je tymczasowo.

Mając na uwadze rozszerzony zakres stosowania umowy, Komisja – z pomocą Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) – wraz z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA) opracowały nowy załącznik 4 do umowy dotyczący monitorowania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD), aby ograniczyć zbędny nadzór regulacyjny nad FSTD w Unii i Stanach Zjednoczonych.

Zakres stosowania proponowanego nowego załącznika dotyczącego FSTD obejmuje okresowe oceny pełnych symulatorów lotu (FFS) w przypadku samolotów.

Obecnie istnieje 131 aktywnych certyfikatów EASA dla symulatorów FFS znajdujących się w Stanach Zjednoczonych i 34 aktywne certyfikaty FAA dla symulatorów FFS znajdujące się w państwach członkowskich UE (Zjednoczone Królestwo: 17, Niderlandy: 3, Francja: 13 i Dania: 1). Każde z tych urządzeń objęte jest podwójnym certyfikatem: certyfikatem EASA i FAA w przypadku urządzeń znajdujących się w Stanach Zjednoczonych, a w przypadku urządzeń znajdujących się w państwach członkowskich UE: certyfikatem FAA i certyfikatem krajowych władz lotniczych lub w niektórych przypadkach – EASA.

Aby certyfikaty te zachowały ważność, każdy z tych symulatorów okresowo musi zostać poddany ponownej ocenie. W rezultacie każde urządzenie poddawane jest dwóm audytom, co skutkuje zbędnym obciążeniem administracyjnym, dodatkowymi kosztami związanymi z drugą ponowną oceną i ograniczoną dostępnością urządzeń do celów szkolenia pilotów. Przykładowo w 2017 r. EASA przeprowadziła 132 okresowe oceny symulatorów FFS znajdujących się w Stanach Zjednoczonych. FAA z kolei przeprowadziła w 2017 r. 34 okresowe oceny symulatorów FFS znajdujących się w państwach członkowskich UE. Podczas przeprowadzania oceny przez organy na symulatorze FFS nie można prowadzić szkoleń.

W proponowanym nowym załączniku dotyczącym FSTD przeprowadzanie okresowych ocen zostanie uproszczone. W przypadku urządzeń znajdujących się w Stanach Zjednoczonych EASA pozostawi przeprowadzenie okresowych ocen FAA, a w przypadku urządzeń znajdujących się w państwach członkowskich UE FAA pozostawi przeprowadzenie okresowych ocen krajowym władzom lotniczym lub w niektórych przypadkach – EASA. W ten sposób uda się uniknąć dublowania audytów, co dla EASA, FAA i przemysłu będzie oznaczało oszczędności kosztów i zysk w postaci wydajności. FAA szacuje, że w 2017 r. obciążała operatorów symulatorów FFS zlokalizowanych w państwach członkowskich UE

---

<sup>1</sup> DECYZJA RADY (UE) 2018/61 z dnia 21 marca 2017 r.

kwotą około 170 000 USD, aby uzyskać zwrot kosztów okresowych ocen na miejscu przeprowadzonych w Europie. Jeżeli chodzi o UE, EASA w 2017 r. obciążyła operatorów symulatorów FFS znajdujących się w Stanach Zjednoczonych kwotą ponad 1,1 mln EUR, aby uzyskać zwrot kosztów podróży związanych z okresowymi ocenami przeprowadzonymi w Stanach Zjednoczonych (oprócz opłat z tytułu godzin pracy spędzonych na miejscu w Stanach Zjednoczonych na przeprowadzaniu ocen).

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Współpraca między UE a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w zakresie bezpieczeństwa lotniczego stanowi element europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa. Proponowany nowy załącznik dotyczący FSTD jest spójny z ogólnymi celami umowy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między UE a Stanami Zjednoczonymi, polegających na zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie oraz minimalizacji obciążeń ekonomicznych dla przemysłu lotniczego oraz operatorów lotniczych, wynikających ze zbędnego nadzoru regulacyjnego.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

Umowa przyczynia się do osiągnięcia głównego celu unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa poprzez zwiększenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz ułatwienie handlu i inwestycji w zakresie wyrobów lotniczych. Nowy załącznik dotyczący FSTD jest spójny z ogólną unijną polityką w dziedzinie lotnictwa, gdyż promuje wzajemne uznawanie certyfikatów i ustaleń technicznych z kluczowymi partnerami międzynarodowymi oraz bardziej wydajne wykorzystanie zasobów dostępnych na szczeblu UE i państw członkowskich.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

- **Podstawa prawna**

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9. Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Nie dotyczy.

- **Proporcjonalność**

Nie dotyczy.

- **Wybór instrumentu**

Nowy załącznik dodany do umowy stanowi instrument, który w najskuteczniejszy sposób pozwala na osiągnięcie celu polegającego na umożliwieniu sprawnego wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD).

## **3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny *ex post* / ocena adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Państwa członkowskie UE, w których znajdują się symulatory FFS (certyfikowane przez FAA), brały udział w procesie budowy zaufania przeprowadzonym przez EASA i FAA w 2013 r. w ramach przygotowań do sporządzenia tego nowego załącznika.

Komisja informowała państwa członkowskie UE, że Grupa Robocza ds. Lotnictwa będąca organem Rady opracowuje nowy załącznik dotyczący FSTD, i konsultowała się z nimi w tym zakresie, za pomocą sprawozdań z dyskusji prowadzonych w Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru powołanej na mocy umowy (w których państwa członkowskie UE mogą uczestniczyć), a także b) w kontekście przygotowań do opracowania decyzji Rady (UE) 2018/61 mającej na celu rozszerzenie zakresu stosowania umowy między innymi o wydawanie licencji i szkolenia dla personelu.

### **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Opracowując nowy załącznik dotyczący FSTD, Komisja Europejska korzystała z pomocy EASA. EASA i FAA porównały przepisy UE i Stanów Zjednoczonych w zakresie wymagań dotyczących certyfikacji FSTD. Porównanie przepisów zakończono w 2014 r., a w jego wyniku zidentyfikowano również różnice regulacyjne między systemami Stanów Zjednoczonych i UE, w związku z którymi sformułowano tak zwane „warunki specjalne” określone w proponowanym załączniku dotyczącym FSTD.

Aby zyskać zaufanie do amerykańskiego systemu nadzoru symulatorów lotu, EASA przeprowadziła również ocenę krajowego programu dotyczącego symulatorów FAA. Ocena ta obejmowała wizytę EASA w biurze ds. krajowego programu dotyczącego symulatorów z siedzibą w Atlancie (sierpień 2013 r.) oraz obserwacje ocen symulatorów certyfikowanych przez EASA, przeprowadzanych w ramach krajowego programu dotyczącego symulatorów w Dallas (listopad 2013 r.) i w Miami (grudzień 2013 r.). Zakres oceny ograniczał się do okresowych ocen pełnych symulatorów lotu w przypadku samolotów, i tym samym odpowiadał zakresowi stosowania proponowanego załącznika dotyczącego FSTD.

W dniu 2 lipca 2014 r. EASA i FAA wspólnie zgłosiły Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru ustanowionej na mocy umowy, że porównanie przepisów i proces budowania zaufania zostały pomyślnie zakończone. Tym samym ukończono prace techniczne stanowiące etap przygotowań do celów opracowania nowego załącznika dotyczącego FSTD.

- **Ocena skutków**

Nie dotyczy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Brak wpływu na budżet UE.

## **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

### **• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Po stronie UE EASA będzie koordynować wykonanie nowego załącznika dotyczącego FSTD. Szczegółowe procedury dotyczące wdrożenia zostaną określone w ramach procedur wykonawczych dotyczących symulatorów, obecnie opracowywanych przez wyspecjalizowane agencje – EASA i FAA (procedury mają być gotowe w odpowiednim czasie tak, aby możliwe było terminowe przyjęcie załącznika dotyczącego FSTD).

Za monitorowanie wykonania załącznika dotyczącego FSTD w pierwszej kolejności będzie odpowiadać Rada ds. Nadzoru FSTD, odpowiadająca przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru powołaną na mocy umowy. Rada ds. Nadzoru FSTD będzie składać regularne sprawozdania Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru.

### **• Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

### **• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Sekcja 1 – „Cel i zakres”

Ta część załącznika dotyczącego FSTD zawiera wyjaśnienie jego celu, którym jest wzajemne uznawanie ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji oraz udzielanie pomocy technicznej w zakresie okresowej oceny i kwalifikacji symulatora FFS.

Zakres stosowania tego załącznika obejmuje okresową ocenę oraz ciągłość kwalifikacji symulatora FFS dla samolotów posiadających kwalifikację wydaną przez FAA i przez EASA lub władze lotnicze państwa członkowskiego UE.

Sekcja 2 „Definicje”

Ta część załącznika dotyczącego FSTD zawiera definicje niektórych często stosowanych terminów technicznych.

Sekcja 3 „Wspólny organ koordynujący”

W sekcji tej powołuje się Radę ds. Nadzoru FSTD, która będzie odpowiadać przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru, a jej zadaniem będzie zapewnienie skutecznego wykonania załącznika dotyczącego FSTD. Radzie ds. Nadzoru FSTD wspólnie przewodniczą dyrektorzy EASA i FAA odpowiedzialni za standardy lotów. Do głównych zadań Rady ds. Nadzoru FSTD należy:

a) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd procedur wykonawczych dotyczących symulatorów;

b) wymiana informacji na temat istotnych problemów bezpieczeństwa oraz opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;

c) zapewnianie spójnego stosowania postanowień tego załącznika;

d) wymiana informacji na temat planowanych i realizowanych działań regulacyjnych, które mogą wpływać na podstawę i zakres stosowania tego załącznika;

- e) wymiana informacji na temat znacznych zmian w systemach kwalifikacji FSTD stron, które to zmiany mogą wpływać na podstawę i zakres stosowania tego załącznika;
- f) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na niższym szczeblu; oraz
- g) przedkładanie Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru propozycji zmian dotyczących tego załącznika.

#### Sekcja 4 „Wykonanie”

Sekcja ta zawiera szczegółowe warunki dotyczące wzajemnego uznawania sprawozdań oceniających przez strony i ciągłości kwalifikacji symulatora FFS według FAA i EASA na podstawie umowy. W przypadku urzędzeń znajdujących się w UE oceny w imieniu FAA będą przeprowadzać krajowe władze lotnicze państw członkowskich lub w niektórych przypadkach EASA, a w przypadku urzędzeń znajdujących się w Stanach Zjednoczonych oceny będzie przeprowadzać FAA w imieniu EASA.

Sekcja ta zawiera również postanowienia dotyczące działań następczych w związku z ustaleniami zawartymi w sprawozdaniach oceniających, udzielania pomocy technicznej przy przeprowadzaniu specjalnych ocen lub uzyskiwaniu i udzielaniu danych i informacji na wnioski, a także wymiany informacji na temat zmian w zakresie przepisów ustawodawczych i wykonawczych, procedur, polityki lub norm mogących mieć wpływ na podstawę, na której opiera się wykonanie tego załącznika.

#### Sekcja 5 „Komunikacja i współpraca”

Sekcja ta zawiera postanowienia dotyczące komunikacji i wymiany informacji między FAA, EASA i w stosownych przypadkach władzami lotniczymi państw członkowskich. Obejmuje to postanowienia dotyczące wyznaczania punktów kontaktowych w odniesieniu do poszczególnych aspektów technicznych załącznika dotyczącego FSTD, a także informacje o wyłączeniach i odstępstwach przyznanych w odniesieniu do symulatora FFS.

#### Sekcja 6 „Wymogi kwalifikacyjne przy uznawaniu ustaleń kontroli zgodności”

Sekcja ta zawiera podstawowe wymogi mające zastosowanie do władz, dotyczące skuteczności ich systemów nadzoru regulacyjnego FSTD, w tym struktur prawno-regulacyjnych, zasobów, programów szkolenia, dokumentacji i zapisów, a także wewnętrznych zasad, procedur i systemów jakości.

Sekcja ta zawiera ponadto postanowienia dotyczące wykazywania skuteczności takich systemów na etapie początkowym i na kolejnych etapach, w tym postanowienia dotyczące wzajemnego uczestnictwa stron w audytach jakości i działaniach standaryzacyjnych drugiej strony, wymianie sprawozdań z audytów jakości i działań standaryzacyjnych oraz innych istotnych informacji, których może wymagać utrzymanie wzajemnego zaufania do systemu drugiej strony.

Należy podkreślić, że władze wszystkich państw członkowskich UE mogą przeprowadzać oceny symulatorów FFS w imieniu FAA, pod warunkiem że spełniają wymogi określone w tym załączniku. Przestrzeganie tych wymogów będzie monitorować EASA w ramach rutynowych działań standaryzacyjnych.

## Sekcja 7 „Dochodzenie i działania egzekwujące przestrzeganie przepisów”

Sekcja ta zawiera postanowienia dotyczące współpracy w dochodzeniach w związku z nieprzestrzeganiem przepisów oraz podejmowania działań egzekwujących przestrzeganie przepisów. Zgodnie z umową obie strony zachowują prawo do podejmowania działań egzekwujących przestrzeganie przepisów wobec operatorów FSTD posiadających zatwierdzenia FAA lub EASA.

## Sekcja 8 „Postanowienia dotyczące przekazywania”

Sekcja ta zawiera postanowienia określające tryb, w jakim symulatory FFS, które obecnie podlegają bezpośredniemu nadzorowi EASA, będą przekazywane FAA, oraz tryb, w jakim symulatory FFS, które obecnie podlegają bezpośredniemu nadzorowi FAA, będą przekazywane krajowym władzom lotniczym państw członkowskich UE. Obecnie symulatory FFS posiadające zatwierdzenia FAA znajdują się w czterech państwach członkowskich UE, tj. w Zjednoczonym Królestwie, Danii, Francji i Niderlandach.

Przekazanie następuje w terminie 18 miesięcy od daty wejścia w życie tego załącznika i będzie zsynchronizowane z datami okresowych ocen urzędów.

## Sekcja 9 „Opłaty”

Opłaty z tytułu okresowych ocen urzędów będą stosowane zgodnie z art. 14 umowy oraz zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami regulacyjnymi, co w przypadku UE oznacza stosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 319/2014 z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.

## Dodatek 1 „Warunki specjalne”

Dodatek ten zawiera warunki specjalne UE mające zastosowanie do symulatorów FFS znajdujących się w Stanach Zjednoczonych oraz warunki specjalne FAA mające zastosowanie do symulatorów FFS znajdujących się w UE.

Te warunki specjalne stanowią dodatkowe wymogi regulacyjne, które trzeba będzie stosować w audytach w ramach oceny, aby uwzględnić różnice między obowiązującymi w UE i Stanach Zjednoczonych systemami regulacyjnymi dotyczącymi symulatorów lotu.

Po stronie UE kontrole zgodności z warunkami specjalnymi FAA będą przeprowadzać organy krajowe państw członkowskich, w których znajdują się urządzenia posiadające certyfikaty FAA, lub w niektórych okolicznościach EASA, jeżeli symulator FFS znajdujący się w UE podlega nadzorowi Agencji. Wyniki kontroli zgodności z warunkami specjalnymi będą zapisywane w „sprawozdaniu dotyczącym warunków specjalnych” sporządzanym przez władze po przeprowadzeniu oceny.

## Dodatek 2 „Działania wykonywane przez władze lotnicze”

Dodatek ten zawiera szczególne działania prowadzone przez krajowe władze lotnicze państw członkowskich UE w ramach okresowych ocen symulatorów FFS przeprowadzanych w imieniu FAA. Obejmuje to ustalanie harmonogramu okresowej oceny, przygotowanie do realizacji oceny, przeprowadzenie oceny i działań po niej następujących, w tym sporządzenie sprawozdania oceniającego i sprawozdania dotyczącego warunków specjalnych przekazywanych FAA.

Wniosek

## DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 4 do umowy**

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) Umowa między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwana dalej „umową”) weszła w życie dnia 1 maja 2011 r.<sup>2</sup>
- (2) Jednym z głównych celów umowy jest poprawa długoletniej współpracy między Europą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki celem zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na całym świecie oraz minimalizacja obciążeń ekonomicznych dla przemysłu lotniczego oraz operatorów lotniczych, wynikających ze zbędnego nadzoru regulacyjnego.
- (3) W ramach zmiany 1<sup>3</sup> do umowy rozszerzono zakres stosowania art. 2.B umowy między innymi o wydawanie licencji i szkolenia dla personelu.
- (4) Zmieniony art. 5 umowy przewiduje opracowanie nowych załączników do umowy w odniesieniu do spraw objętych zakresem stosowania umowy.
- (5) Obie wyspecjalizowane agencje, tj. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego w przypadku UE i Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego w przypadku Stanów Zjednoczonych, zwróciły się z wnioskiem do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, aby ta przyjęła decyzję wprowadzającą nowy załącznik 4 do umowy obejmujący wzajemne uznawanie ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD).
- (6) Wprowadzenie nowego załącznika przyniesie oszczędności obu wyspecjalizowanym agencjom i jednocześnie ograniczenie kosztów ponoszonych przez przemysł (operatorów FSTD), a przewoźnicy lotniczy zyskają na większej dostępności FSTD dla ich pilotów.

<sup>2</sup> Dz.U. L 291 z 9.11.2011, s. 3.

<sup>3</sup> Dz.U. L 11 z 16.1.2018, s. 3.

- (7) Art. 19.C umowy stanowi, że nowo opracowane załączniki wchodzą w życie na mocy decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru powołanej na mocy art. 3 umowy.
- (8) W imieniu Unii Europejskiej powinien zostać zatwierdzony nowy załącznik 4 dotyczący szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu.
- (9) Art. 4 ust. 3 decyzji Rady 2011/719/UE 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 stanowi – zgodnie z art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – że Rada, stanowiąc kwalifikowaną większością głosów, na wniosek Komisji określa stanowisko, jakie ma przyjąć Unia w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru w odniesieniu do przyjmowania dodatkowych załączników, zgodnie z art. 3.C.7 i art. 19.C umowy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska na forum Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, zgodnie z art. 3 i 19 Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w odniesieniu do przyjęcia przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru decyzji w sprawie przyjęcia załącznika 4 do umowy, jest oparte na projekcie decyzji nr 0011 Dwustronnej Rady ds. Nadzoru, załączonym do niniejszej decyzji.

#### *Artykuł 2*

Niniejszym umocowuje się dyrektora odpowiedzialnego za lotnictwo w Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu, jako współprzewodniczącego Dwustronnej Rady ds. Nadzoru i przedstawiciela Unii w tej Radzie, do podpisania decyzji nr 0011 Dwustronnej Rady ds. Nadzoru.

#### *Artykuł 3*

Po przyjęciu decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru publikuje się ją w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### *Artykuł 5*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady,  
Przewodniczący*