



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 8 czerwca 2021 r.  
(OR. en)

8507/21

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2018/0004 (NLE)

---

AVIATION 114  
RELEX 396  
ENV 282  
CLIMA 96

#### **AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY**

---

Dotyczy:           DECYZJA RAMOWA RADY ustanawiająca kryteria i procedurę zgłaszania różnic w odniesieniu do norm międzynarodowych przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego

---

**DECYZJA RAMOWA RADY (UE) 2021/...**

**z dnia ...**

**ustanawiająca kryteria i procedurę zgłaszania różnic  
w odniesieniu do norm międzynarodowych przyjętych przez  
Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego  
w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego**

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) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. i regulująca międzynarodowy transport lotniczy (zwana dalej „konwencją chicagowską”), weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie Unii są umawiającymi się stronami konwencji chicagowskiej oraz umawiającymi się państwami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Na podstawie art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować normy międzynarodowe (zwane dalej „normami”) i zalecane metody postępowania w odniesieniu do lotnictwa i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej (zwane dalej „załącznikami ICAO”), w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (4) Na podstawie art. 90 konwencji chicagowskiej każdy załącznik ICAO lub każda zmiana załącznika ICAO mają wejść w życie w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom ICAO albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę ICAO, chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw ICAO złoży swój sprzeciw.
- (5) Gdy normy zostaną przyjęte i staną się skuteczne, będą wiążące dla wszystkich umawiających się państw ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich Unii, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej ramach.

- (6) Na podstawie art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo ICAO, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek takich norm lub całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do wszelkich norm w przypadku ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami, powinno niezwłocznie zgłosić ICAO różnice zachodzące między jego własnymi przepisami lub metodami postępowania a przepisami lub metodami postępowania ustalonymi przez daną normę. W przypadku zmian w normach każde państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, powinno zawiadomić o tym Radę ICAO w ciągu sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do danej normy albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować.
- (7) Przepisy wewnętrzne ICAO, w szczególności określone przez umawiające się państwa ICAO terminy zgłaszania różnic względem norm, a także liczba różnic w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, które mają być zgłaszane każdego roku, utrudniają ustalenie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w decyzji Rady opartej na art. 218 ust. 9 Traktatu w odpowiednim czasie w odniesieniu do każdej różnicy, którą należy zgłosić. Ponadto normy przyjęte przez Radę ICAO w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego w dużej mierze dotyczą kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii. Skuteczne i właściwe jest zatem ustanowienie w drodze decyzji ramowej kryteriów i procedury, których należy przestrzegać przy zgłaszaniu różnic względem norm w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego wchodzących w zakres kompetencji wyłącznych Unii bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z konwencji chicagowskiej.

- (8) Z uwagi na specyfikę sektora bezpieczeństwa lotniczego w porównaniu z innymi sektorami, którymi zajmuje się ICAO, w szczególności dużą liczbę norm przyjętych w tym sektorze przez Radę ICAO i liczbę różnic, które należy zgłosić każdego roku, niniejsza decyzja ramowa dotyczy szczególnie dziedziny bezpieczeństwa lotniczego i ma na celu usprawnienie procedur i skutecznego rozpatrywania licznych zgłoszeń. Na szczeblu ICAO normy bezpieczeństwa lotniczego zawarte są głównie w załącznikach ICAO 1, 6, 8, 14, 18 i 19. Na szczeblu unijnym wymogi zawarte w tych normach są odzwierciedlone głównie w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup> oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie, w szczególności w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1178/2011<sup>2</sup>, (UE) nr 748/2012<sup>3</sup>, (UE) nr 965/2012<sup>4</sup>, (UE) nr 139/2014<sup>5</sup>, nr (UE) 452/2014<sup>6</sup>, (UE) nr 1321/2014<sup>7</sup> oraz (UE) 2015/640<sup>8</sup>, a także w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005<sup>9</sup> i w (UE) nr 376/2014<sup>10</sup>.

---

<sup>1</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, s. 1).

<sup>2</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, s. 1).

<sup>3</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 (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

<sup>4</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, s. 1).

<sup>5</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, s. 1).

<sup>6</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, s. 12).

<sup>7</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości 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).

<sup>8</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatości do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

<sup>9</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, s. 15).

<sup>10</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 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

- (9) Niniejsza decyzja ramowa powinna ponadto ograniczać się do stanowisk, jakie mają być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w obszarach podlegających wyłącznej kompetencji Unii.
- (10) Różnice względem norm przyjętych przez Radę ICAO mogą wynikać z prawa Unii z powodu przyjęcia przez tę Radę nowej lub zmienionej normy lub z powodu modyfikacji prawa Unii. W przypadku takich różnic stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję w odpowiednim czasie Radzie do dyskusji i zatwierdzenia.
- (11) Różnice względem norm przyjętych przez Radę ICAO w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego mogą również wynikać ze środków krajowych przyjętych na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w razie pilnych nieprzewidywalnych okoliczności, w przypadku gdy środki te różnią się od norm i w związku z tym wymagają zgłoszenia ICAO różnic, zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej. Należy zatem również określić w niniejszej decyzji ramowej procedurę, której powinno się przestrzegać w celu zdefiniowania takich różnic. Procedura ta powinna zależeć od zakresu i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych, zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności, i powinna umożliwiać państwom członkowskim bezzwłoczne wypełnienie ich zobowiązań międzynarodowych wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej. Procedura ta nie powinna naruszać warunków i procedury określonych w art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

- (12) Różnice, które należy zgłosić ICAO, powinny w stosownych przypadkach opierać się w szczególności na informacjach dostarczonych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 90 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139. W przypadku gdy jest to wymagane przez ICAO, różnice powinny być zgodne z formatem określonym przez ICAO w jej formularzu dotyczącym zgłoszenia zgodności lub różnic lub w systemie elektronicznego zgłaszania różnic. W przypadku gdy na podstawie niniejszej decyzji ramowej stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, zostanie określone w pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia, dokument taki powinien, w stosownych przypadkach i zależnie od okoliczności, wskazywać, czy państwom członkowskim należy przyznać elastyczność w odniesieniu do zgłaszania danych różnic. Ponadto Komisja powinna dążyć do jak najszybszego rozpoczęcia sporządzania takiego dokumentu, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na przygotowania, w tym na przeprowadzenie odpowiednich konsultacji na szczeblu ekspertów.
- (13) Wykonanie niniejszej decyzji ramowej nie powinno pociągać za sobą naruszenia zobowiązań państw członkowskich wynikających z prawa Unii lub ich zobowiązań międzynarodowych wynikających z konwencji chicagowskiej, w szczególności w odniesieniu do dotrzymania terminu zgłaszania ICAO różnic.
- (14) Niniejsza decyzja ramowa powinna mieć zastosowanie przez ograniczony okres, tj. do czasu sesji Rady ICAO, która nastąpi po najbliższym posiedzeniu Zgromadzenia ICAO, aby umożliwić Radzie ocenę skuteczności niniejszej decyzji ramowej i postanowienie, na podstawie wniosku Komisji, o przedłużeniu jej stosowania lub zmianie jej w inny sposób,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ RAMOWĄ:

### *Artykuł 1*

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) co do zgłaszania różnic względem norm zawartych w załącznikach 1, 6, 8, 12 13, 14, 18 i 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”) w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, w zakresie, w jakim normy te wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii, ustala się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w art. 2 i 3 niniejszej decyzji ramowej.

### *Artykuł 2*

W przypadku gdy prawo Unii różni się od norm, o których mowa w art. 1 niniejszej decyzji ramowej, i w związku z tym wymagane jest zgłoszenie różnic ICAO względem tych norm zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed upływem jakiegokolwiek terminu wyznaczonego przez ICAO na zgłoszenie różnic, przekazuje Radzie do dyskusji i zatwierdzenia pisemny dokument, oparty w szczególności na informacjach dostarczonych przez Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej (EASA) zgodnie z art. 90 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w stosownych przypadkach, określający szczegółowe różnice, które należy zgłosić ICAO.

### *Artykuł 3*

1. W przypadku gdy państwo członkowskie przyjmuje zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 środki krajowe przyznające w odniesieniu do poszczególnych osób fizycznych lub prawnych wyłączenia, których łączny okres obowiązywania nie przekracza ośmiu miesięcy i gdy te środki krajowe różnią się od norm, o których mowa w art. 1 niniejszej decyzji ramowej, i wymagają zgłaszania różnic względem tych norm zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, to państwo członkowskie niezwłocznie informuje Komisję o wszelkich zgłoszonych różnicach.
2. W przypadku gdy wyłączenia przyznane zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 mają zasięg ogólny, a ich łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Komisja – nie później niż dwa tygodnie po poinformowaniu jej przez dane państwo(-a) członkowskie o tych wyłączeniach zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 – przekazuje Radzie do dyskusji i zatwierdzenia pisemny dokument, oparty w szczególności na informacjach dostarczonych przez EASA zgodnie z art. 90 ust. 4 tego rozporządzenia, a także na informacjach przekazanych przez państwa członkowskie na mocy art. 71 tego rozporządzenia, określając szczegółowe różnice, które należy zgłosić ICAO.

### *Artykuł 4*

Wykonanie niniejszej decyzji ramowej nie pociąga za sobą naruszenia zobowiązań państw członkowskich wynikających z prawa Unii lub ich zobowiązań międzynarodowych wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej.

*Artykuł 5*

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO, jest wyrażane przez państwa członkowskie.

*Artykuł 6*

Niniejszą decyzję ramowa stosuje się do dnia 30 listopada 2022 r. Na wniosek Komisji skierowany Rada może przedłużyć jej stosowanie lub w inny sposób ją zmienić.

*Artykuł 7*

Niniejsza decyzja ramowa wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w ...

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

---