

Bruksela, 2 lipca 2020 r.
(OR. en)

8899/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0120 (NLE)

ICAO 16
AVIATION 129
RELEX 456

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłaszania różnic dotyczących załączników 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ze względu na środki tymczasowe związane z pandemią COVID-19
----------	--

DECYZJA RADY (UE) 2020/...

z dnia

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej
w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego
w odniesieniu do zgłaszania różnic dotyczących załączników 1 i 6
do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym
ze względu na środki tymczasowe związane z pandemią COVID-19**

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, podpisana w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r., która reguluje międzynarodowy przewóz lotniczy (zwana dalej „konwencją chicagowską”), weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy została ustanowiona 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.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować normy międzynarodowe i zalecane metody postępowania.
- (4) 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 w przypadkach 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 międzynarodowymi lub zasadami postępowania, powinno niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice zachodzące między jego własnymi przepisami lub metodami postępowania a tymi ustalonymi przez normy międzynarodowe lub zasady postępowania.

- (5) Zgodnie z art. 39 konwencji chicagowskiej, jeżeli świadectwo lekarskie członka personelu uczestniczącego w międzynarodowej żegludze powietrznej nie odpowiada minimalnym normom, muszą być na nim wypisane wszystkie szczegóły, co do których dana osoba nie odpowiada tym normom. W tym przypadku szczegóły te powinny uwzględniać konkretne odstępstwa związane z okresem ważności świadectwa lekarskiego.
- (6) Ponadto zgodnie z art. 40 konwencji chicagowskiej żaden członek personelu, który posiada takie świadectwo lekarskie, nie może brać udziału w międzynarodowej żegludze powietrznej, chyba że otrzyma na to pozwolenie państwa lub państw, na których terytorium wlatuje.
- (7) W związku z pandemią COVID-19 ICAO stworzyła w ramach elektronicznego systemu zgłaszania różnic (ang. *Electronic Filing of Differences*, EFOD) podsystem ICAO dotyczący różnic związanych z sytuacją awaryjną wynikającą z COVID-19 (ang. *Contingency-Related Differences*, CCRD), który umożliwia państwom zgłaszanie tymczasowych różnic dotyczących załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej i jednocześnie wskazanie, jaki rodzaj normy lub metody postępowania uznają one za akceptowalny na potrzeby ułatwienia operacji międzynarodowych i spełnienia obowiązków wynikających z art. 40 konwencji chicagowskiej.
- (8) Załącznik 1 zatytułowany „Licencjonowanie personelu” do konwencji chicagowskiej (zwany dalej „załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej”) określa normy i zalecane metody postępowania dotyczące licencjonowania członków załóg lotniczych, kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów stacji lotniczych, techników obsługi i dyspozytorów lotniczych. Zgodnie z tymi postanowieniami kandydat ubiegający się o licencję musi we wskazanych terminach spełnić określone wymagania adekwatne do stopnia złożoności wykonywanych zadań.

- (9) Na poziomie unijnym wymogi określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej zostały uwzględnione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139¹ i w związanych z nim aktach wykonawczych i delegowanych. W szczególności w załącznikach do rozporządzenia Komisji (UE) 1178/2011² ustanowiono szczególne wymagania i procedury dotyczące załóg w lotnictwie cywilnym, a także określono tolerancje i terminy dotyczące licencjonowania personelu oraz badania lotniczej sprawności fizycznej i psychicznej. W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014³ ustanowiono przepisy dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

¹ 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).

² 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).

³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności 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).

- (10) Ze względu na poważne skutki pandemii COVID-19, takie jak ograniczona możliwość lub brak możliwości dostępu do lekarzy orzeczników medycyny lotniczej lub centrów medycyny lotniczej, kilka państw członkowskich przedłużyło tymczasowo ważność orzeczeń lekarskich o cztery miesiące, na zasadzie odstępstwa od odpowiednich norm i zalecanych metod postępowania ICAO. Niektóre państwa członkowskie przedłużyły również ważność licencji pilotów o okres od czterech do ośmiu miesięcy, jeżeli piloci nie są w stanie dotrzeć lub uzyskać dostępu do symulatorów lotu w odpowiednim czasie, aby spełnić wymogi w zakresie niezbędnych szkoleń i kontroli. Przedłużenia te mają zastosowanie do licencji, które tracą ważność w okresie referencyjnym od dnia 1 marca do dnia 31 października 2020 r. (zwanym dalej „okresem referencyjnym”).
- (11) Załącznik 6 zatytułowany „Eksploatacja statków powietrznych” do konwencji chicagowskiej (zwany dalej „załącznikiem 6 do konwencji chicagowskiej”) określa znormalizowane wymogi operacyjne dla statków powietrznych wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie lotniczym zapewniające najwyższy poziom bezpieczeństwa i efektywności. Na poziomie unijnym te wymogi międzynarodowe zostały uwzględnione w rozporządzeniach (UE) 2018/1139 i (UE) nr 1178/2011 i w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012¹.

¹ 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).

- (12) Pandemia COVID-19 spowodowała znaczne ograniczenie operacji zarobkowego transportu lotniczego, co utrudniło dotarcie do miejsc, w których dostępne są odpowiednie symulatory lotu. Poważne utrudnienia operacyjne powstałe w związku z pandemią COVID-19 ograniczają możliwość spełnienia przez pilotów i załogi wymogów ICAO dotyczących ciągłości praktyki. Dlatego też, aby umożliwić pilotom i załogom loty po wznowieniu działalności lotniczej, państwa członkowskie stosują zwolnienia z odpowiednich wymogów dotyczących ciągłości praktyki, zezwalając na operacje w określonych warunkach operacyjnych i stosując odpowiednie środki ograniczające ryzyko ustanowione na podstawie oceny ryzyka. Zwolnienia te dotyczą operacji odbywających się w okresie referencyjnym i obowiązują przez okres maksymalnie ośmiu miesięcy.
- (13) Te środki krajowe, które różnią się od załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej, zostały przyjęte na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Zgodnie z tym artykułem, państwa członkowskie mogą przyznawać wszelkim osobom fizycznym lub prawnym zwolnienia z wymogów unijnych mających zastosowanie do danej osoby, innych niż zasadnicze wymogi, w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub w przypadku potrzeb operacyjnych tych osób, jeżeli spełnione są wszystkie warunki określone w art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Zgodnie z tym artykułem oraz ze względu na konsekwencje pandemii COVID-19 kilka państw członkowskich stosuje lub będzie stosowało zwolnienia z przepisów Unii określonych w rozporządzeniach (UE) 2018/1139, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 1321/2014 i (UE) nr 965/2012.

- (14) Ponieważ zgłaszanie różnic dotyczących załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej ma wpływ na skutki prawne norm ustanowionych na podstawie konwencji chicagowskiej, przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takiego zgłaszania wchodzi w zakres stosowania art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (15) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do zgłaszania różnic dotyczących załączników 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ze względu na tymczasowe środki operacyjne zastosowanych przez państwa członkowskie w związku z pandemią COVID-19 w odpowiedzi na oficjalne pismo AN 11/55-20/50 wystosowane przez ICAO w dniu 3 kwietnia 2020 r. w sprawie środków operacyjnych w celu zapewnienia bezpiecznych operacji podczas pandemii COVID-19 (zwane dalej „oficjalnym pismem ICAO AN 11/55-20/50”).
- (16) Stanowisko Unii w ramach ICAO powinno opierać się na informacjach dostarczonych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego i ekspertów państw członkowskich oraz na tabeli dołączonej do formularza zgłoszenia tymczasowych różnic w związku z COVID-19, który ma zostać wypełniony i zgłoszony przez każde zgłaszające państwo członkowskie zgodnie z indywidualnymi zwolnieniami, jakie zostały przez nie przyznane na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie, które są członkami ICAO i które przyznały indywidualne zwolnienia na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, prowadzące do powstania różnic, które muszą zostać zgłoszone zgodnie z oficjalnym pismem ICAO AN 11/55-20/50,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Organizacji Międzynarodowej Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do zgłaszania różnic dotyczących załączników 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ze względu na środki tymczasowe związane z pandemią COVID-19 w odpowiedzi na oficjalne pismo ICAO AN 11/55-20/50, powinno opierać się na tabeli dołączonej do formularza zgłoszenia tymczasowych różnic w związku z COVID-19¹, który ma zostać wypełniony i zgłoszony przez każde zgłaszające państwo członkowskie zgodnie z indywidualnymi zwolnieniami, jakie zostały przez nie przyznane na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, ma być wyrażone te państwa członkowskie, które są członkami ICAO i które przyznały indywidualne zwolnienia na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, prowadzące do powstania różnic, które muszą zostać zgłoszone zgodnie z oficjalnym pismem ICAO AN 11/55-20/50.

¹ Zob. dokument ST 8916/20 na <http://register.consilium.europa.eu>.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w ...

*W imieniu Rady
Przewodniczący*
