

Bruksela, 30 maja 2018 r.
(OR. en)

9527/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0155 (NLE)

AVIATION 78
CHINE 4
RELEX 481

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	18 maja 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 308 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie zawarcia Umowy między Unią Europejską a rządem Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 308 final.

Załącznik: COM(2018) 308 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.5.2018
COM(2018) 308 final

2018/0155 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie zawarcia Umowy między Unią Europejską a rządem Chińskiej Republiki
Ludowej w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

W dniu 7 marca 2016 r. Rada udzieliła Komisji upoważnienia do prowadzenia rokowań z rządem Chińskiej Republiki Ludowej na temat bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w celu ułatwienia handlu i inwestycji między UE i Chinami w zakresie wyrobów lotniczych, części i wyposażenia. Rada skierowała do Komisji zestaw wytycznych negocjacyjnych na potrzeby prowadzenia rokowań oraz powołała specjalny komitet, z którym należy się konsultować przy realizacji tego zadania.

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

Umowa odzwierciedla strukturę istniejących dwustronnych umów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego („BASA”) między Unią a państwami trzecimi (Stany Zjednoczone, Kanada i Brazylia).

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Umowa przyczyni się do realizacji 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.

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. 5.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Nie dotyczy.

- **Proporcjonalność**

Nie dotyczy.

- **Wybór instrumentu**

Umowa między Unią a Chińską Republiką Ludową stanowi najskuteczniejszy instrument służący osiągnięciu celu polegającego na umożliwieniu ściślejszej współpracy w obszarach certyfikacji i monitorowania wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także nadzoru nad produkcją i certyfikacji środowiskowej.

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

- **Oceny *ex post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zgodnie z art. 218 ust. 4 TFUE Komisja przeprowadziła rokowania w porozumieniu ze specjalnym komitetem. W trakcie procesu rokowań przeprowadzono również konsultacje z sektorem lotniczym. Uwagi zgłoszone podczas konsultacji zostały wzięte pod uwagę.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Nie dotyczy.

- **Ocena skutków**

Nie dotyczy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. POZOSTAŁE ELEMENTY

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W dniu 29 września 2017 r., po czterech rundach rokowań między Komisją (DG MOVE) a Urzędem Lotnictwa Cywilnego Chin (CAAC), oba zespoły negocjacyjne uzgodniły projekt tekstu Umowy oraz załącznika dotyczącego zdolności do lotu i certyfikacji środowiskowej. Tekst ten został paraflowany w dniu 8 grudnia 2017 r.

Podobnie jak ma to miejsce w przypadku dotychczasowych umów BASA, przedmiotowa Umowa opiera się na wzajemnym zaufaniu do systemów drugiej strony oraz na porównywaniu różnic regulacyjnych. Stąd też pociąga ona za sobą określone obowiązki i konieczność wypracowania metod współpracy między organami a wyspecjalizowanymi agencjami, tak aby te ostatnie mogły wydawać własne certyfikaty wyrobów lotniczych, części i akcesoriów, nie powielając wszystkich ocen dokonanych przez organ drugiej strony.

Projekt Umowy stanowi, że każda ze stron akceptuje ustalenia kontroli zgodności będące wynikiem określonych procedur właściwego organu drugiej strony (art. 4 ust. 1). Środki umożliwiające realizację, tzn. sposoby współpracy i wzajemnej akceptacji ustaleń certyfikacyjnych w zakresie zdolności do lotu i certyfikacji środowiskowej (metody, zakres w odniesieniu do produktów i usług oraz różnice regulacyjne), zostały określone w załącznikach do Umowy.

Projekt Umowy zapewnia także utrzymanie wzajemnego zaufania za pomocą odpowiedniego mechanizmu. Przewidziano system stałej współpracy i konsultacji dzięki wdrożeniu ściślejszej współpracy w ramach audytów, inspekcji, terminowych powiadomień oraz konsultacji we wszystkich kwestiach objętych zakresem Umowy (art. 4 ust. 5, art. 7, art. 8 i art. 9).

Projekt Umowy daje również stronom możliwość określania sposobów poprawy funkcjonowania Umowy i przedstawiania zaleceń dotyczących modyfikacji, w tym dodawania nowych załączników do Umowy, za pośrednictwem Wspólnego Komitetu (art. 3).

Kluczowe przepisy niniejszej Umowy:

Projekt Umowy obejmuje od samego początku wszystkie wyroby lotnicze. Postanowienie zawarte w załączniku 1 (pkt 4.4.2.2.) zapewni jednak przeprowadzanie przez EASA – w odniesieniu do nowych chińskich wyrobów wprowadzanych na rynek UE – specjalnych procedur i kontroli w trakcie pierwszej walidacji danej kategorii produktów oraz postępowanie zgodnie z zasadą „stopnia zaangażowania” w odniesieniu do wszelkich kolejnych walidacji. W załączniku 1 (pkt 4.4.2.1.) zawarto szczegółowy wykaz czynników służących do ustalenia „stopnia zaangażowania”.

Jeśli chodzi o akceptację certyfikatów wydawanych przez każdą ze stron, do załącznika 1 został dołączony dodatek, który opisuje i definiuje tryby akceptacji i walidacji certyfikatów. Aby uwzględnić różne poziomy dojrzałości systemów regulacyjnych wdrożonych w UE i w Chinach, w dodatku tym przewidziano, że tryby te są różne w przypadku certyfikatów UE oraz certyfikatów wydawanych przez CAAC. Postanowienia zawarte w dodatku w zasadniczy sposób zmniejszają i ograniczają zaangażowanie CAAC w walidację certyfikatów EASA i w związku z tym oznaczają oszczędności czasu i kosztów dla europejskiego przemysłu. Z drugiej strony, jeśli chodzi o certyfikaty CAAC, nastąpi spadek stopnia zaangażowania EASA tylko w odniesieniu do drobnych zmian i napraw (automatyczna akceptacja) oraz w odniesieniu do niektórych norm technicznych.

Jeśli chodzi o chińską produkcję wyrobów lotniczych przeznaczoną na eksport do UE, uzgodniono ponadto, że EASA opracuje wykaz posiadaczy chińskich certyfikatów produkcyjnych, których wyroby są akceptowane przez Unię Europejską (pkt 4.5.9 załącznika). Wykaz ten zostanie opublikowany na stronie internetowej EASA. CAAC nie będzie formalnie zaangażowany w tworzenie bądź utrzymywanie tego wykazu, ani też nie będzie mógł kwestionować jego zawartości. Postanowienie to zostało zawarte w Umowie z uwagi na ustalenia poczynione w ramach przeprowadzonej przez EASA operacji budowy zaufania, w wyniku której zgłoszono szereg uwag.

Jeśli chodzi o unijne zakłady produkcyjne zlokalizowane w Chinach, w Umowie przewidziano, że certyfikat produkcyjny EASA może zostać rozszerzony na te zakłady (pkt 4.5.4 załącznika), co ma szczególne znaczenie dla branży unijnej posiadającej w Chinach takie zakłady. Obowiązujące uzgodnienia nie mogą zostać zmienione bez zgody obu stron (pkt 4.5.5 załącznika).

W porównaniu z dotychczasowymi umowami BASA przedmiotowa Umowa uwzględnia w art. 3 („Zakres”) szeroki już zakres współpracy, obejmujący potencjalne obszary przyszłej współpracy, w szczególności w zakresie licencjonowania i szkolenia personelu, eksploatacji statków powietrznych i działalności służb ruchu lotniczego oraz zarządzania ruchem lotniczym.

Umowa tworzy poza tym ramy współpracy regulacyjnej, wzajemnej pomocy i przejrzystości (art. 7), jak również określa postanowienia dotyczące wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa (art. 8). Umowa zawiera szczegółowe postanowienia, które wzmacniają ochronę poufności oraz ochronę zastrzeżonych danych i informacji (art. 10 oraz pkt 4.3 załącznika), a także możliwość udziału państw trzecich (art. 14 ust. 2).

Ponadto w Umowie ustanowiono wspólny komitet ds. zarządzania Umową (art. 11) oraz pierwszy wspólny podkomitet ds. zdadności do lotu oraz certyfikacji środowiskowej (pkt 3.1 załącznika).

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia Umowy między Unią Europejską a rządem Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 6 lit. a) ppkt (v),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja wynegocjowała w imieniu Unii Europejskiej Umowę w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego z Chińską Republiką Ludową, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia rokowań.
- (2) Zgodnie z decyzją Rady [] Umowę podpisano w dniu 2018 r., z zastrzeżeniem jej zawarcia w późniejszym terminie.
- (3) Umowę należy zatwierdzić.
- (4) Konieczne jest określenie ustaleń proceduralnych dla uczestnictwa Unii we wspólnych organach ustanowionych na mocy Umowy, a także dla przyjęcia określonych decyzji dotyczących, w szczególności, zmiany Umowy oraz załączników do niej, dodawania nowych załączników, uchylania poszczególnych załączników, konsultacji i rozstrzygania sporów, jak również przyjęcia środków ochronnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Umowę między Unią Europejską a rządem Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
2. Tekst Umowy zostaje dołączony do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady wyznacza osobę umocowaną do dokonania, w imieniu Unii, powiadomienia, o którym mowa w art. 17 ust. 1 Umowy, w celu wyrażenia zgody Unii Europejskiej na to, aby Umowa stała się dla niej wiążąca.

Artykuł 3

1. Unia jest reprezentowana we Wspólnym Komitecie Stron, ustanowionym w art. 11 Umowy, przez Komisję Europejską wspomaganą przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa

Lotniczego oraz z towarzyszeniem organów lotnictwa jako przedstawicieli państw członkowskich.

2. Unia jest reprezentowana w Radzie ds. Nadzoru Certyfikacji, ustanowionej w pkt 3.1.1 załącznika 1 do Umowy, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego wspomaganą przez organy lotnictwa, których bezpośrednio dotyczy porządek obrad danego posiedzenia.

Artykuł 4

1. Komisja określa stanowisko, jakie ma zająć Unia we Wspólnym Komitecie Stron w odniesieniu do następujących zagadnień:

- przyjmowanie lub zmiana regulaminu wewnętrznego Wspólnego Komitetu Stron, przewidzianego w art. 11 Umowy.

2. Komisja, po konsultacji ze specjalnym komitetem powołanym przez Radę, może podjąć następujące działania:

- przyjmować środki ochronne zgodnie z art. 5 Umowy,
- zwracać się z wnioskiem o konsultacje zgodnie z art. 15 Umowy,
- stosować środki służące zawieszeniu zgodnie z art. 16 Umowy,
- wprowadzać zmiany w załącznikach do Umowy zgodnie z art. 17 ust. 6 Umowy w zakresie, w jakim zmiany te są zgodne z odpowiednimi aktami prawnymi Unii i nie wymagają wprowadzenia do tych aktów żadnych zmian,
- wszelkie pozostałe działania podejmowane przez stronę zgodnie z Umową, z zastrzeżeniem ust. 3 niniejszego artykułu i prawa UE.

3. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, na wniosek Komisji oraz zgodnie z przepisami Traktatu, podejmuje decyzję w odniesieniu do wszelkich innych zmian do Umowy nieobjętych zakresem ust. 2 niniejszego artykułu, w tym wypowiedzenia poszczególnych załączników zgodnie z art. 17 ust. 4 Umowy.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*