



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 21 czerwca 2022 r.  
(OR. pl)

10440/22

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2022/0203 (NLE)

---

---

AVIATION 125  
ICAO 26  
RELEX 838

## WNIOSEK

|                  |  |
|------------------|--|
| Od:              | Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)   |
| Data otrzymania: | 20 czerwca 2022 r.   |
| Do:              | Sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej   |
| Nr dok. Kom.:    | COM(2022) 312 final  |
| Dotyczy:         | Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 226. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym |

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 312 final.

Zał.: COM(2022) 312 final

Bruksela, dnia 20.6.2022 r.  
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 226. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym**

## UZASADNIENIE

### 1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w sprawie różnic, które należy zgłosić ICAO w odniesieniu do zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, która to zmiana ma zostać przyjęta przez Radę ICAO na jej 226. sesji.

### 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 w dniu 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 2019–2022 w Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem 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 zgłoszenia sprzeciwu wobec środka lub wszelkich różnic w stosunku do niego albo do powiadomienia o zastosowaniu się przez nie do środka, zanim środki wejdą w życie i staną się prawnie wiążące.

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 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

### **2.3. Planowane akty Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i ich związek z obowiązującymi przepisami unijnymi**

Na swojej 226. sesji Rada ICAO ma zamiar przyjąć zmianę nr 48 w części I załącznika 6 do konwencji chicagowskiej dotyczącą środków lokalizacji samolotu znajdującego się w stanie zagrożenia.

#### *2.3.1. Normy objęte zakresem zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*

Norma 6.18.1 określona w części I załącznika 6 do konwencji chicagowskiej zawiera wymóg, zgodnie z którym wszystkie samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy dnia 1 stycznia 2023 r. lub po tym dniu, muszą autonomicznie przekazywać informacje, na podstawie których operator może określić pozycję, co najmniej raz na minutę, gdy samolot znajduje się w stanie zagrożenia.

Norma 6.18.1, określona w załączniku 6 część I dodatek 9 do konwencji chicagowskiej, służy określeniu lokalizacji miejsca wypadku w promieniu 6 NM (mil morskich).

Norma 6.18.1, określona w części I załącznika 6 do konwencji chicagowskiej, została transponowana<sup>1</sup> jako pkt CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (Część CAT) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012<sup>2</sup> („unijne przepisy odnoszące się do operacji lotniczych”), który zawiera następujący wymóg:

*Następujące samoloty są wyposażone w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie – po wypadku, podczas którego samolot został poważnie uszkodzony – położenia punktu zakończenia lotu:*

- 1) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA<sup>3</sup> wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.; oraz*
- 2) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.*

#### *2.3.2. Zmiany wprowadzone projektem zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*

W projekcie zmiany nr 48 w części I załącznika 6 przesunięto datę rozpoczęcia stosowania normy 6.18.1 ICAO na dzień 1 stycznia 2025 r. (z dnia 1 stycznia 2023 r.) oraz ograniczono jej zakres do samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub

---

<sup>1</sup> Państwom członkowskim zalecono zgłoszenie różnicy w stosunku do normy 6.18.1 ICAO, gdyż samoloty o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) wynoszącej 19 lub mniej i o MCTOM w zakresie od 27 000 kg do 45 500 kg nie są objęte zakresem pkt CAT.GEN.MPA.210.

<sup>2</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.

<sup>3</sup> CofA: świadectwo zdatności do lotu.

po dniu 1 stycznia 2024 r. (wcześniej obejmował on samoloty, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.). Główne powody zaproponowania tych zmian są następujące:

- znaczne opóźnienia w wyposażaniu samolotów w niezbędne urządzenia, z którymi borykają się wszyscy zainteresowani producenci statków powietrznych na całym świecie;
- znaczne opóźnienia w tworzeniu infrastruktury łączności na potrzeby spełnienia wymogów normy 2.4 określonej w dodatku 9<sup>4</sup> oraz osiągnięcia przez tę infrastrukturę pełnej zdolności operacyjnej; oraz
- zbyt mało czasu na opracowanie i dostosowanie swoich procedur przez ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego oraz organy służb ruchu lotniczego.

Uwaga: dopuszczalne środki zapewnienia zgodności z pkt CAT.GEN.MPA.210 obejmują warunki, które są bardziej rygorystyczne w odniesieniu do solidności i dokładności niż warunki określone w normie 6.18 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz w dodatku 9. Producenci statków powietrznych dążą do wyposażenia swoich samolotów w urządzenia, które będą spełniać zarówno wymogi normy 6.18.1 ICAO, jak i pkt CAT.GEN.MPA.210, tak by samoloty te mogły być użytkowane w UE i na całym świecie bez modyfikacji lub ograniczeń. Prowadzi to jednak do znacznie większego nakładu pracy potrzebnego do zaprojektowania i certyfikacji tych urządzeń.

### **3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII**

#### **3.1. Główne zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii**

Projekt zmiany nr 48 w załączniku 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przesuwa o dwa lata datę rozpoczęcia stosowania normy 6.18.1 określonej w części I załącznika 6 do tej konwencji:

*6.18.1 Z dniem 1 stycznia 2025 r. wszystkie samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy dnia 1 stycznia 2024 r. lub po tym dniu, autonomicznie przekazują informacje, na podstawie których operator może określić pozycję, co najmniej raz na minutę, gdy samolot znajduje się w stanie zagrożenia, zgodnie z dodatkiem 9.*

---

<sup>4</sup> Norma 2.4 w załączniku 6 część I dodatek 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym zawiera wymóg, zgodnie z którym organizacje, które muszą mieć dostęp do przekazywanych informacji, muszą obejmować co najmniej organ(-y) służb ruchu lotniczego oraz ośrodki (ośrodki) i podośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

### **3.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii**

Wszyscy producenci statków powietrznych odnotowują znaczne opóźnienia w procesie mającym zapewnić zgodność z normą 6.18.1 określoną w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz z pkt CAT.GEN.MPA.210 unijnych przepisów odnoszących się do operacji lotniczych. Utrzymanie obecnej daty rozpoczęcia stosowania doprowadzi najprawdopodobniej do sytuacji, w której wielu operatorów statków powietrznych z siedzibą w UE będzie musiało wystąpić o tymczasowe zwolnienia z wymogów dla samolotów oddanych do użytku w 2023 r. oraz dokonać bardzo kosztownej modernizacji wyposażenia. Niewykluczone, że tego rodzaju tymczasowe zwolnienia będą musiały zostać przedłużone na rok 2024, tak aby zapewnić wystarczającą ilość czasu na modernizację wszystkich przedmiotowych samolotów. Ponadto przed 2024 r. może nie udać się zapewnić osiągnięcia pełnej operacyjnej zdolności infrastruktury łączności oraz pełnej gotowości organów służb ruchu lotniczego i ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Operatorzy statków powietrznych z siedzibą w UE mają niewielkie możliwości przyspieszenia wdrożenia normy 6.18.1 ICAO oraz pkt CAT.GEN.MPA.210 unijnych przepisów odnoszących się do operacji lotniczych.

Proponowana zmiana daty rozpoczęcia stosowania normy 6.18.1 określonej w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ma ograniczony wpływ na bezpieczeństwo lotnicze, ponieważ norma ta jest tylko jednym ze środków wprowadzonych przez ICAO w celu ułatwienia lokalizacji statków powietrznych znajdujących się w stanie zagrożenia. Większość samolotów objętych zakresem normy 6.18.1 ma być również śledzona przez operatora podczas lotów nad obszarami oceanicznymi zgodnie z normą 3.5.3 określoną w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (transponowaną do unijnych przepisów odnoszących się do operacji lotniczych jako pkt CAT.GEN.MPA.205) oraz być wyposażona w dwa awaryjne nadajniki lokalizacyjne zgodnie z normą 6.17.3 określoną w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (transponowaną do unijnych przepisów odnoszących się do operacji lotniczych jako pkt CAT.IDE.A.280).

W związku z tym Unia powinna poprzeć wniosek o przesunięcie o dwa lata daty rozpoczęcia stosowania normy 6.18.1 określonej w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

## **4. PODSTAWA PRAWNA**

### **4.1. Proceduralna podstawa prawna**

#### *4.1.1. Zasady*

W art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano decyzje ustalające „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 umowy<sup>5</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto

---

<sup>5</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”<sup>6</sup>.

#### *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. Niektóre skutki prawne tych aktów mogą zależeć od zgłoszeń różnic oraz od warunków dotyczących tych zgłoszeń. Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

Planowany akt może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów UE, a mianowicie pkt CAT.GEN.MPA.210 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

### **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 przyjmowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli przyjmowany 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 podstawie 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. Wniosek**

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

---

<sup>6</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 226. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym**

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 w dniu 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 siedem państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (*standards and recommended practices*, SARPs) i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Rada ICAO zamierza przyjąć podczas swojej 226. sesji zmianę nr 48 w części I załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.

- (7) Głównym celem zmiany nr 48 w części I załącznika 6 jest przesunięcie daty rozpoczęcia stosowania normy 6.18.1 na dzień 1 stycznia 2025 r.
- (8) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 226. sesji Rady ICAO w odniesieniu do planowanej zmiany nr 48 w części I załącznika 6. Stanowisko to powinno polegać na poparciu tej zmiany i powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w imieniu Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 226. sesji Rady ICAO lub na jakiegokolwiek kolejnej sesji, jest poparcie w całości proponowanej zmiany nr 48 w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

*Artykuł 2*

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w imieniu Unii.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*