



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 6 października 2025 r.
(OR. en)

13468/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0314 (NLE)

AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	6 października 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY zmieniająca decyzję (UE) 2023/746 w odniesieniu do rozszerzenia jej zakresu i okresu stosowania oraz stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 622 final.

Załącznik: COM(2025) 622 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.10.2025 r.
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**zmieniająca decyzję (UE) 2023/746 w odniesieniu do rozszerzenia jej zakresu i okresu
stosowania oraz stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Organizacji
Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy zmiany decyzji Rady (UE) 2023/746¹ zgodnie z jej art. 7 ust. 3 w odniesieniu do:

- przedłużenia jej stosowania do dnia 31 grudnia 2028 r.;
- zmiany wykazu objętych przepisami załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) przez dodanie załącznika 13 – „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych”;
- zmiany zakresu stosowania przez uwzględnienie zgłaszania różnic odnoszących się do zalecanych metod postępowania w obszarach uregulowanych w załącznikach do konwencji chicagowskiej zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej oraz w świetle rezolucji Zgromadzenia ICAO A39-22 w zakresie kompetencji odpowiadających decyzji Rady, w odpowiedzi na pisma ICAO skierowane do umawiających się państw w celu wezwania ich do zgłaszania wszelkich różnic względem przyjętych norm i zalecanych metod postępowania („SARPs”);
- zmiany zakresu stosowania przez poszerzenie go o ustalenie stanowisk, jakie należy zająć, gdy Rada ICAO zatwierdzi nowe procedury służb żeglugi powietrznej (PANS) lub ich zmiany, które mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii;
- zmiany zakresu stosowania przez poszerzenie go o ustalenie stanowisk, które należy zająć w związku z zatwierdzeniem przez Radę ICAO zmian lub nowych wydań Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (dokument ICAO 9284), o których mowa w załączniku 18 do konwencji chicagowskiej – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja chicagowska

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) została ustanowiona na mocy podpisanej w 1944 r. konwencji chicagowskiej („konwencja chicagowska” lub „konwencja”), która weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej („państwa członkowskie UE”) są umawiającymi się stronami tej konwencji, a tym samym członkami ICAO. Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO i zawarła z tą organizacją porozumienie o współpracy, które określa ramy zacieśnionej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem

¹ Decyzja Rady (UE) 2023/746 z dnia 28 marca 2023 r. ustanawiająca kryteria i procedurę ustalania stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia lub zmiany międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania oraz zgłoszenia różnic względem przyjętych norm międzynarodowych (Dz.U. L 99 z 12.4.2023, s. 7).

lotniczym, ochrony środowiska, budowania zdolności, pomocy technicznej i wsparcia w zakresie wdrażania².

Konwencja chicagowska zawiera 96 artykułów określających podstawowe reguły i zasady regulujące ICAO. Uzupełnia ją 19 załączników zawierających normy i zalecane metody postępowania, które są regularnie zmieniane.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

ICAO przyjmuje normy międzynarodowe w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a w szczególności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony lotnictwa, rozwoju gospodarczego w sektorze transportu lotniczego, praw pasażerów i ułatwień. Kwestie te są objęte przepisami przyjętymi na podstawie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i wchodzą w zakres dziedziny prawa uregulowanej w dużej mierze przepisami Unii. Unia dąży do zapewnienia spójności z normami międzynarodowymi w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

2.3. Planowane akty Rady ICAO mające skutki prawne w Unii

Rada ICAO wyznacza ciągły kierunek prac ICAO jako jeden z dwóch organów zarządzających ICAO. Zbiera się ona kilka razy w roku.

Zgodnie z art. 54 lit. l) konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje normy i zalecane metody postępowania, oznacza je jako załączniki do konwencji chicagowskiej oraz powiadamia wszystkie umawiające się państwa o podjętych krokach. Rada ICAO rozważa również zalecenia Komisji Żeglugi Powietrznej dotyczące zmiany załączników zgodnie z art. 54 lit. m) konwencji chicagowskiej. Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej przyjęcie przez Radę załączników lub wprowadzenie zmian do załącznika wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady ICAO.

Ponadto zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej w razie potrzeby ICAO przyjmuje i zmienia co jakiś czas międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania oraz procedury dotyczące na przykład systemów łączności i udogodnień dla żeglugi powietrznej, a także reguły lotnicze i metody kontroli ruchu lotniczego oraz inne zagadnienia związane z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Proponuje się, aby stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na sesjach Rady ICAO w odniesieniu do przyjęcia nowych norm i zalecanych metod postępowania, zatwierdzenia procedur służb żeglugi powietrznej i instrukcji technicznych lub ich zmian, zostało ustalone dwustopniowo. Po pierwsze, decyzja Rady (UE) 2023/746 ze zmianami ustanawia kryteria i procedurę ustalania stanowiska Unii w Radzie. Na drugim etapie Komisja przekazuje Radzie, do dyskusji i zatwierdzenia, szczegółowe stanowisko na każdą sesję Rady ICAO w formie dokumentu pisemnego. W pisemnym dokumencie Komisja zaproponuje szczegółowe stanowisko oparte o zasady przewodnie i kierunki działania określone w załączniku do zmienionej decyzji.

² Decyzja Rady (UE) 2011/530 z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie podpisania w imieniu Unii i tymczasowego stosowania Porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określającego ogólne ramy zacieśnionej współpracy (Dz.U. L 232 z 9.9.2011, s. 1).

Decyzja Rady (UE) 2023/746 traci moc w dniu 31 grudnia 2025 r. W związku z tym, zgodnie z art. 7 ust. 3, Komisja przedkłada Radzie wniosek dotyczący przedłużenia jej stosowania oraz proponuje jej zmianę w celu zapewnienia ciągłości i spójnego traktowania odpowiednich kwestii wynikających z konwencji chicagowskiej na szczeblu Unii.

W szczególności przepisy wewnętrzne ICAO dopuszczają składanie dokumentów w okresie od dziesięciu dni do 24 godzin przed sesją Rady ICAO (w zależności od charakteru dokumentów). Dopiero w tym momencie wszelkie przedłożone dokumenty są dostępne i Komisja może przeanalizować je w kontekście przygotowania stanowiska Unii w kwestiach wchodzących w zakres kompetencji UE, które mają być przedmiotem dyskusji i decyzji na danej sesji Rady ICAO. Ramy czasowe między udostępnieniem dokumentów a rozpoczęciem sesji Rady ICAO mogą być niewystarczające, aby w terminie przygotować i przyjąć stanowisko Unii, jakie na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE należy zająć w drodze decyzji Rady.

Aby zagwarantować, że Unia będzie w stanie w bardziej elastyczny sposób przyczynić się do procesu przyjmowania aktów przez ICAO, wykorzystywana dwustopniowa procedura powinna mieć zastosowanie w równym stopniu do zgłaszania sprzeciwu zgodnie z art. 90 i zgłaszania różnic zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej. W drodze proponowanej zmiany zakres stosowania decyzji Rady zostanie rozszerzony tak, aby obejmowała ona zgłaszanie różnic względem zalecanych metod postępowania w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej.

Zgłaszanie różnic względem zalecanych metod postępowania w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej

Wszystkie umawiające się państwa ICAO, w tym państwa członkowskie UE, przyjęły rezolucję Zgromadzenia A39-22 w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej. Zgromadzenie ICAO postanowiło, że Rada powinna wezwać państwa członkowskie do zgłaszania organizacji wszelkich różnic między ich krajowymi przepisami i praktykami a przepisami SARPs. Zostało to szczegółowo opisane w podręczniku ICAO dotyczącym zgłaszania różnic (dokument ICAO 10055).

ICAO uważa, że zgłaszanie różnic względem zalecanych metod postępowania jest ważne ze względu na to, że wiedza na temat takich różnic może mieć również znaczenie dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej, i wzywa państwa do zgłaszania różnic względem zalecanych metod postępowania zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej³. Należy zauważyć, że w audycie Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadzonym w lutym i marcu 2025 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem ICAO stwierdzono, że niezgłaszanie różnic względem zalecanych metod postępowania w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej stanowi niezgodność z międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania oraz obowiązkami wynikającymi z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Proponuje się zatem zmianę decyzji Rady (UE) 2023/746 w celu zajęcia stanowiska Unii również w odniesieniu do zgłaszania różnic względem zalecanych metod postępowania. Według ICAO potrzeba takiego zgłaszania zachodzi w szczególności w następujących przypadkach:

³ Dokument ICAO 10055 – Podręcznik dotyczący zgłaszania i publikacji różnic, s. (v), sekcja 1.3.

- a) w odpowiedzi na pismo ICAO skierowane do państw, w którym zwrócono się o zgłoszenie różnicy zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, a także w świetle rezolucji Zgromadzenia A39-22;
- b) ze względu na zmiany w dorobku prawnym UE.

Załącznik 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

Aby zapewnić nadrzędne i spójne podejście do kwestii rozpatrywanych i poddawanych pod głosowanie przez Radę ICAO w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej, w ramach zmiany proponuje się włączenie do zakresu decyzji Rady załącznika 13 – „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych”. Załącznik 13 wchodzi w zakres kompetencji Unii, ponieważ reguluje aspekty, które wchodzi w zakres stosowania kilku aktów prawnych UE. Wskazane jest rozszerzenie zakresu stosowania decyzji Rady (UE) 2023/746 o wszystkie załączniki do konwencji chicagowskiej w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej, które są objęte unijnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, tj. nie tylko rozporządzeniem (UE) 2018/1139⁴, ale również innymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego, takimi jak rozporządzenie (UE) nr 376/2014⁵ w sprawie zgłaszania zdarzeń, rozporządzenie (UE) nr 996/2010⁶ w sprawie badania wypadków oraz rozporządzenie (WE) nr 2111/2005⁷ w sprawie unijnego wykazu bezpieczeństwa lotniczego.

Procedury służb żeglugi powietrznej (PANS)

Procedury służb żeglugi powietrznej (PANS) są w niektórych przypadkach również bezpośrednio określone w przepisach Unii. W związku z tym zmiany w PANS mogą w niektórych przypadkach mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii. Rada ICAO, na wniosek Komisji Żeglugi Powietrznej ICAO, zatwierdza nowe PANS lub ich zmiany zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej. W przypadkach, w których PANS mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, stanowisko UE ustala się w drodze procedury ustanowionej zgodnie z decyzją Rady (UE) 2023/746. W związku z tym proponuje się zmianę w tym zakresie.

⁴ 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

⁵ 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).

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

⁷ 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).

Instrukcje techniczne bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych

W sekcji CAT.GEN.MPA.200 „Transport materiałów niebezpiecznych” załącznika IV do rozporządzenia nr 965/2012⁸ znajduje się bezpośrednie odniesienie do Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (dokument ICAO 9284) na podstawie załącznika 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”. W związku z tym zmiana instrukcji technicznych ICAO może mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych. W takich przypadkach stanowisko UE ustala się zgodnie z procedurą ustanowioną w decyzji Rady (UE) 2023/746. W związku z tym proponuje się odpowiednią zmianę w tym zakresie.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 Radzie przedłożono sprawozdanie⁹ dotyczące stosowania decyzji Rady (UE) 2023/746, a w szczególności jej skuteczności i częstotliwości jej stosowania. Przedstawiono w nim opartą na dowodach ocenę z myślą o dalszym usprawnieniu unijnych procesów ustalania stanowiska Unii przed obradami państw członkowskich na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Niniejszy wniosek odzwierciedla tę analizę.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 TFUE określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „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 umowy¹⁰.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”¹¹.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie konwencji chicagowskiej.

Akty, które mają zostać przyjęte przez ICAO, to akty mające skutki prawne. Wynika to z faktu, że normy i zalecane metody postępowania (SARPs) przyjęte przez ICAO są wiążące na mocy konwencji chicagowskiej, chyba że większość umawiających się państw złoży Radzie ICAO swój sprzeciw (art. 90 konwencji chicagowskiej). Ponadto, w miarę możliwości, normy i zalecane metody postępowania włącza się do prawa Unii, a zatem

⁸ 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).

⁹ Sprawozdanie Komisji ze stosowania decyzji Rady (UE) 2023/746, WK 9372 2025.

¹⁰ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

¹¹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

SARPs mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Dodatkowo Rada ICAO, na wniosek Komisji Żeglugi Powietrznej ICAO, zatwierdza nowe PANS lub ich zmiany zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej. W niektórych przypadkach zmiany w PANS mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii. Wynika to z faktu, że PANS są bezpośrednio wymienione w przepisach Unii, a mianowicie w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/373¹².

Zatwierdzenie przez Radę ICAO Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (dokument ICAO 9284) na podstawie załącznika 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”, zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej, może mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych. Wynika to z faktu, że w sekcji CAT.GEN.MPA.200 „Transport materiałów niebezpiecznych” załącznika IV do rozporządzenia nr 965/2012¹³ znajduje się bezpośrednie odniesienie do instrukcji technicznych.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjmowanej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy w pierwszej kolejności od celu i treści planowanego aktu w odniesieniu do tego, jakie stanowisko zostaje zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwójaki 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 mocy 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

Planowane akty służą realizacji celów i dotyczą elementów z dziedziny wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Podsumowanie

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

¹² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017).

¹³ 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).

Wniosek

DECYZJA RADY

zmieniająca decyzję (UE) 2023/746 w odniesieniu do rozszerzenia jej zakresu i okresu stosowania oraz stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

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 dnia 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona 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 sześć państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej ICAO przyjmuje i zmienia międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania oraz procedury dotyczące na przykład systemów łączności i udogodnień dla żeglugi powietrznej, reguły lotnicze i metody kontroli ruchu lotniczego oraz inne zagadnienia związane z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać.
- (4) 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. 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.
- (5) Zgodnie z art. 54 Konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs), które oznacza jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (6) Akty, które mają zostać przyjęte przez ICAO, to akty mające skutki prawne.

- (7) Do dnia 31 grudnia 2028 r. należy zatem ustanowić kryteria i procedury dotyczące stanowisk, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum Rady ICAO.
- (8) Ze stosowania regulaminu wewnętrznego Rady ICAO (dokument 7559) wynika, że dokumenty, które mają zostać przyjęte przez Radę ICAO, muszą zostać udostępnione na krótko przed każdą z jej sesji. Dopiero w momencie, gdy Rada ICAO udostępni wszelkie przedłożone dokumenty, Komisja może je dogłębnie przeanalizować w celu przygotowania stanowiska Unii w obszarze wchodzącym w zakres kompetencji UE, które ma zostać omówione i zatwierdzone przez Radę przed sesją Rady ICAO. Prowadzi to do sytuacji, w której terminowe przygotowanie i przyjęcie decyzji Rady wymaganej na mocy art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) może być zagrożone.
- (9) W tym względzie procedura ustanowiona decyzją (UE) 2023/746¹⁴ doprowadziła do zwiększenia skuteczności procesu i zapewniła więcej czasu, który można poświęcić na kwestie merytoryczne. W związku z tym okres stosowania tej decyzji należy przedłużyć na kolejny trzyletni cykl ICAO, to znaczy do dnia 31 grudnia 2028 r.
- (10) Doświadczenia ze stosowania decyzji (UE) 2023/746 ujawniły pewne niespójności i luki w odniesieniu do zatwierdzania nowych procedur służb żeglugi powietrznej (PANS), w kilku przypadkach wynikające bezpośrednio ze zmian niektórych norm i zalecanych metod postępowania objętych zakresem stosowania decyzji; nieuwzględnienie zgłaszania różnic względem zalecanych metod postępowania lub zawężenie zakresu skutkujące nieuwzględnieniem załącznika 13 do konwencji chicagowskiej – „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych”, który został zmieniony w wyniku zmiany załącznika 6 objętego decyzją. Aby zapewnić nadrzędne i spójne podejście do unijnego procesu decyzyjnego przed obradami Rady ICAO lub przy zgłaszaniu ICAO różnic, konieczna jest zmiana decyzji (UE) 2023/746.
- (11) Procedurę ustanowioną decyzją (UE) 2023/746 należy rozszerzyć, z zastrzeżeniem pewnych zabezpieczeń, na zmiany w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych”. Wskazane jest rozszerzenie zakresu stosowania decyzji (UE) 2023/746 o wszystkie załączniki do konwencji chicagowskiej w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej. Dotyczy to w szczególności załączników do konwencji chicagowskiej, które znajdują odzwierciedlenie w unijnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – nie tylko w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139¹⁵, ale również w innych przepisach dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, takich jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

¹⁴ Decyzja Rady (UE) 2023/746 z dnia 28 marca 2023 r. ustanawiająca kryteria i procedurę ustalania stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia lub zmiany międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania oraz zgłoszenia różnic względem przyjętych norm międzynarodowych (Dz.U. L 99 z 12.4.2023, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

nr 376/2014¹⁶, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010¹⁷ oraz rozporządzenie (WE) nr 2111/2005.

- (12) Aby zapewnić spójne podejście do przepisów dotyczących obszaru żeglugi powietrznej, procedurę ustanowioną decyzją (UE) 2023/746 należy rozszerzyć na nowe procedury służb żeglugi powietrznej (PANS), które mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, ze względu na wyraźne odniesienia do takich PANS w prawodawstwie Unii.
- (13) Procedurę ustanowioną decyzją (UE) 2023/746 należy również rozszerzyć na przypadki, w których Rada ICAO ma zatwierdzić nowe wydania Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (dokument ICAO 9284) na podstawie załącznika 18 do konwencji chicagowskiej – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”. O instrukcjach technicznych bezpośrednio mowa w pkt CAT.GEN.MPA.200 „Transport materiałów niebezpiecznych” załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012¹⁸. Ze względu na to bezpośrednie odniesienie każda zmiana tych instrukcji technicznych może mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii.
- (14) ICAO uważa, że zgłaszanie różnic względem zalecanych metod postępowania jest ważne, ponieważ wiedza na temat takich różnic może być również istotna dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej. Kwestia ta została dodatkowo wzmocniona i poparta rezolucją Zgromadzenia ICAO A39-22 w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej, wyszczególnioną w podręczniku ICAO dotyczącym zgłaszania różnic (dokument ICAO 10055), w której wszystkie umawiające się państwa ICAO zadeklarowały podjęcie odpowiednich działań.
- (15) W audycie EASA przeprowadzonym w lutym i marcu 2025 r. w ramach globalnego programu kontroli nadzoru nad bezpieczeństwem („USOAP”) ICAO stwierdzono, że niezgłaszanie różnic względem zalecanych metod postępowania w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej stanowi niezgodność z wymogami USOAP.
- (16) W związku z tym wyraźne włączenie stanowiska Unii w odniesieniu do zgłaszania różnic względem zalecanych metod postępowania do zalecenia Rady powinno umożliwić sprawniejszy, spójniejszy i skuteczniejszy unijny proces przyjmowania oraz wspierać państwa członkowskie w przestrzeganiu rezolucji Zgromadzenia ICAO A39-22 w dziedzinach bezpieczeństwa lotniczego i żeglugi powietrznej.

¹⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

¹⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (17) Należy wspólnie dążyć do większej elastyczności w odniesieniu do zmian załączników do konwencji chicagowskiej, nowych PANS i nowych edycji instrukcji technicznych wchodzących w zakres kompetencji Unii, które mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a tym samym wymagają sformułowania stanowiska Unii, w szczególności gdy porządek obrad sesji Rady ICAO mógłby zostać zmieniony na krótko przed jej rozpoczęciem.
- (18) Celem niniejszego wniosku jest dalsze usprawnienie unijnych procesów decyzyjnych prowadzonych przez państwa członkowskie na forum ICAO. Proponowane zmiany mają umożliwić osiągnięcie tych celów.
- (19) Do celów wykonania niniejszej decyzji państwa członkowskie i Komisja, stosownie do statusu Unii jako obserwatora, powinny działać w ścisłej współpracy zgodnie z ich obowiązkiem lojalnej współpracy.
- (20) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję (UE) 2023/746,
- PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W decyzji (UE) 2023/746 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:
- „Decyzja Rady (UE) 2023/746 z dnia 28 marca 2023 r. ustanawiająca kryteria i procedurę ustalania stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia lub zmiany międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, zatwierdzenia nowych instrukcji technicznych dotyczących bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną lub procedur służb żeglugi powietrznej oraz zgłaszania różnic względem przyjętych międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania”;
- 2) art. 1 otrzymuje brzmienie:
- „*Artykuł 1*
- Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (»Rada ICAO«), w przypadku gdy organ ten będzie miał przyjąć nowe międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (»SARPs«) lub zmiany do SARPs w dziedzinach bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, odnoszące się do załączników 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 i 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (»konwencja chicagowska«), lub zatwierdzić nowe wydania Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (»instrukcje techniczne«) lub procedury służb żeglugi powietrznej (»PANS«), w zakresie, w jakim takie SARPs, instrukcje techniczne lub PANS mają skutki prawne w rozumieniu art. 218 ust. 9 TFUE, ustala się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w art. 2 niniejszej decyzji.”;
- 3) w art. 2 pierwsze zdanie w ust. 1 oraz lit. a) otrzymują brzmienie:
- „1. W przypadku gdy Rada ICAO ma przyjąć nowe SARPs lub zmiany do SARPs lub zatwierdzić nowe PANS lub nowe wydania instrukcji technicznych, o czym mowa w art. 1, Komisja:

- a) w stosownym czasie i co najmniej jeden miesiąc przed datą sesji Rady ICAO, na której mają zostać przyjęte nowe SARP's lub zmiany do SARP's lub mają zostać zatwierdzone nowe PANS lub nowe wydania instrukcji technicznych, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument określający szczegóły projektu stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii; w wyjątkowych okolicznościach termin ten może zostać skrócony w przypadku pilnego przyjęcia nowych SARP's lub zmiany albo w przypadku czasowego zawieszenia wejścia w życie SARP's lub zmiany lub w przypadku pilnego zatwierdzenia nowych PANS lub nowej edycji instrukcji technicznych, jeżeli tekst odnośnych projektów SARP's lub zmian, projektu PANS lub projektu nowej edycji instrukcji technicznych jest dostępny na mniej niż miesiąc przed datą sesji Rady ICAO, na której mają zostać przyjęte te SARP's lub zmiany lub mają zostać zatwierdzone PANS lub instrukcje techniczne, Komisja stara się przedłożyć dokument Radzie bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie najpóźniej pięć dni po otrzymaniu od Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (»ICAO«) projektów nowych SARP's, projektów zmian, projektu PANS lub projektu instrukcji technicznych;”;
- 4) art. 3 otrzymuje brzmienie:
„Artykuł 3
Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum ICAO co do zgłaszania różnic względem nowych międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania zawartych w załącznikach 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 i 19 do konwencji chicagowskiej lub w zmianach do tych załączników na podstawie art. 38 konwencji chicagowskiej i w świetle rezolucji Zgromadzenia ICAO A39-22, ustala się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w art. 4 i 5 niniejszej decyzji.”;
- 5) art. 4 otrzymuje brzmienie:
„Artykuł 4
W przypadku gdy prawo Unii różni się od międzynarodowych norm lub zalecanych metod postępowania, o których mowa w art. 3 niniejszej decyzji, i w związku z tym wymagane jest zgłoszenie ICAO tych różnic zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej i w świetle rezolucji Zgromadzenia ICAO A39-22, Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed upływem jakiegokolwiek terminu wyznaczonego przez ICAO na zgłoszenie różnic, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument, oparty w szczególności w stosownych przypadkach na informacjach przekazanych przez EASA zgodnie z art. 90 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139, określający szczegóły różnic, które należy zgłosić ICAO, oraz, w razie potrzeby, wskazujący elastyczność, jaką mają państwa członkowskie w odniesieniu do formy zgłoszenia.
Stanowisko, o którym mowa w niniejszym artykule, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii działające wspólnie w interesie Unii.”;
- 6) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2028 r.”;
- 7) załącznik zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 i 3, wyrażają w imieniu Unii państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*