

Bruksela, 14 lutego 2022 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0003 (NLE)

5751/22

LIMITE

AVIATION 18
ICAO 7
RELEX 106

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do przyjęcia zmian do załączników 1, 6-10, 14 i 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym
----------	--

DECYZJA RADY (UE) 2022/...

z dnia ...

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej
w ramach Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)
w odniesieniu do przyjęcia zmian do załączników 1, 6–10, 14 i 17
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 (zwana dalej „Konwencją chicagowską”) 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 Unii 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 przyjmuje międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania (SARPs), które oznacza jako załączniki do Konwencji chicagowskiej.
- (4) Rada ICAO planuje przyjąć podczas swojej 225. sesji zmianę 178 do załącznika 1, zmianę 47 do załącznika 6 część I, zmianę 40 do załącznika 6 część II, zmianę 24 do załącznika 6 część III, zmianę 7 do załącznika 7, zmianę 109 do załącznika 8, zmianę 29 do załącznika 9, zmianę 91 do załącznika 10 tom IV, zmianę 17 do załącznika 14 tom I oraz zmianę 18 do załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej, jak określono w pismach skierowanych do państw o sygn. AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 – poufne oraz EC 6/3 – 21/67.

- (5) Głównym celem zmiany 178 do załącznika 1 do Konwencji chicagowskiej jest umożliwienie wdrożenia elektronicznego systemu licencjonowania personelu w celu poprawy efektywności.
- (6) Głównym celem zmian 47, 40 i 24 do odpowiednio części I, II i III załącznika 6 do Konwencji chicagowskiej jest wzmocnienie ram prawnych na potrzeby ciągłej zdadności użytkowej rejestratorów lotu, doprecyzowanie postanowień dotyczących operacji o wydłużonym czasie zmiany kierunku (EDTO) oraz kamizelek ratunkowych dla niemowląt; nałożenie obowiązku stosowania systemów ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) w niektórych samolotach, dodanie nowej normy dotyczącej wyposażenia samolotów w określonych warunkach w systemy ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej (ROAAS), wprowadzenie minimów widzialności w kontekście minimów operacyjnych lotniska opartych na charakterystykach (PBAOM), zapewnienie, by na lotnisku, na którym planuje się prowadzić operacje, dostępne były odpowiednie urządzenia i służby ratowniczo-gaśnicze (RFF), aktualizacja postanowień dotyczących lotnisk zapasowych na platformie morskiej potrzebnych do prowadzenia operacji śmigłowców dalekiego zasięgu oraz dodanie postanowień dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych śmigłowcem i aktualizacja powiązanych postanowień dotyczących szkoleń.
- (7) Głównym celem zmiany 7 do załącznika 7 do Konwencji chicagowskiej jest ułatwienie przenoszenia statków powietrznych z jednego państwa do drugiego poprzez dostosowanie wzoru świadectwa rejestracji i wprowadzenie wzoru świadectwa wyrejestrowania.

- (8) Głównym celem zmiany 109 do załącznika 8 do Konwencji chicagowskiej jest poprawa jasności oraz zapewnienie, aby państwa zatwierdzające wszelkie modyfikacje i naprawy dobrze rozumiały swoją odpowiedzialność w zakresie ciągłej zdadności do lotu, a także doprecyzowanie możliwości konstrukcyjnych w zakresie dławienia ognia w przedziałach ładunkowych dużych samolotów, śmigłowców i małych samolotów.
- (9) Głównym celem zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji chicagowskiej jest zwiększenie gotowości państw na przyszłe pandemie dzięki doświadczeniom zdobytym w trakcie pandemii COVID-19 oraz określeniu odpowiednich środków zmniejszających ryzyko przyszłych pandemii. Zmiana 29 uwzględnia także kwestię zwalczania handlu ludźmi za pomocą SARPs. Ponadto obejmuje ona drobne, ale przydatne zmiany postanowień załącznika 9 do Konwencji chicagowskiej dotyczące lotów repatriacyjnych i transportu lotniczego pasażerów z niepełnosprawnościami oraz zmianę dotyczącą uwag w dziale poświęconym danym dotyczącym przelotu pasażera (PNR) dotyczącą terminu „push”.
- (10) Głównym celem zmiany 91 do załącznika 10 tom IV do Konwencji chicagowskiej jest wprowadzenie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS) X oraz ograniczenie występowania fałszywych alarmów ACAS.
- (11) Głównym celem zmiany 17 do załącznika 14 tom I do Konwencji chicagowskiej jest wyłączenie lotnictwa ogólnego z postanowień dotyczących ratownictwa i gaszenia pożarów (RFF).

- (12) Głównym celem zmiany 18 do załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej jest wprowadzenie nowych oraz zmiana istniejących SARPs związanych z kulturą bezpieczeństwa, programami bezpieczeństwa operatorów statków powietrznych, metodami wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu rejestrowanym oraz krajowymi programami kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego.

- (13) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Rady ICAO, ponieważ zmiana 178 do załącznika 1, zmiana 47 do załącznika 6 część I, zmiana 40 do załącznika 6 część II, zmiana 24 do załącznika 6 część III, zmiana 7 do załącznika 7, zmiana 109 do załącznika 8, zmiana 29 do załącznika 9, zmiana 91 do załącznika 10 tom IV, zmiana 17 do załącznika 14 tom I oraz zmiana 18 do załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść prawa Unii, mianowicie na rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011¹, (UE) nr 1132/2011², (UE) nr 965/2012³, (UE) nr 139/2014⁴ oraz (UE) 2015/640⁵, rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998⁶ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁷.

¹ 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).

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1132/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdadności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1).

⁷ 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).

- (14) Stanowisko Unii na 225. lub dowolnej późniejszej sesji Rady ICAO w odniesieniu do przyjęcia zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 29 do załącznika 9, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I oraz zmiany 18 do załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej, powinno polegać na poparciu tych zmian w całości. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w imieniu Unii.

- (15) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 29 do załącznika 9, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I oraz zmiany 18 do załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej, które ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu i powiadomieniu o zastosowaniu się do zmian, pod warunkiem że zmiany te zostaną przyjęte bez wprowadzania istotnych poprawek. Należy też ustanowić procedurę, która ma być stosowana na potrzeby zgłaszania różnic do ICAO, w przypadku gdy przepisy Unii będą odbiegać od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPs. W odniesieniu do różnic względem norm, które są zawarte w załącznikach 1, 6, 8 i 14 do Konwencji chicagowskiej i wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii, stosuje się decyzję Rady (UE) 2021/1092¹. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

¹ Decyzja Rady (UE) 2021/1092 z dnia 11 czerwca 2021 r. ustanawiająca kryteria i procedurę zgłaszania różnic w odniesieniu do norm międzynarodowych przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego (Dz.U. L 236 z 5.7.2021, s. 51).

Artykuł 1

1. Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 225. lub dowolnej późniejszej sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jest poparcie w całości proponowanych zmian, to jest zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 29 do załącznika 9, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I oraz zmiany 18 do załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
2. Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek zmiany, o których mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu i powiadomienie o zastosowaniu się do każdej przyjętej zmiany w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw.

W przypadku gdy przepisy Unii będą odbiegać od zmienionych przez ICAO norm zawartych w załącznikach do Konwencji chicagowskiej, o których mowa w ust. 1, po dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, co wymagać będzie zgłoszenia różnic względem wymienionych załączników zgodnie z art. 38 Konwencji chicagowskiej, Komisja – w stosownym czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem wyznaczonym przez ICAO na zgłoszenie różnic – przedstawi Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy określający szczegółowe różnice, które państwa członkowskie powinny zgłosić ICAO w imieniu Unii.

W przypadku gdy przepisy Unii będą odbiegać od zmienionych przez ICAO norm zawartych w załącznikach 1, 6, 8 i 14 do Konwencji chicagowskiej – o ile normy te wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii – po dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, co wymagać będzie zgłoszenia różnic względem wymienionych załączników zgodnie z art. 38 Konwencji chicagowskiej, stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w odniesieniu do zgłoszenia różnic, zostanie ustalone na podstawie decyzji (UE) 2021/1092.

Artykuł 2

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

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Rady

Przewodniczący
