

**DECYZJA RADY (UE) 2023/568****z dnia 9 marca 2023 r.**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 228. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii przyjęcia zmiany nr 93 w załączniku 10 „Łączność lotnicza” (tom I – Pomoce radionawigacyjne) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz zmiany do Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w celu zezwolenia na przewożenie aktywnych urządzeń lokacyjnych zasilanych małymi bateriami litowymi w bagażu rejestrowanym**

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 sześć państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (4) Rada ICAO zamierza przyjąć podczas swojej 228. sesji zmianę nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej.
- (5) Głównym celem zmiany nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej jest wsparcie wprowadzenia globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) o podwójnej częstotliwości i multikonstelacji (DFMC) poprzez dodanie postanowień dotyczących dodatkowych częstotliwości pracy globalnego systemu pozycjonowania (GPS), globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GLONASS) i systemu wspomagającego opartego na wyposażeniu satelitarnym (SBAS) oraz poprzez wprowadzenie postanowień dotyczących nowego systemu nawigacji satelitarnej Bei-Dou (BDS) i systemu Galileo. Chodzi również o wsparcie ograniczenia wpływu gradientu jonosferycznego na system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych (GBAS).
- (6) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Rady ICAO, ponieważ zmiana nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego i może mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373<sup>(1)</sup>.
- (7) Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na jakiegokolwiek kolejnej sesji w kwestii przyjęcia zmiany nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, jak określono w piśmie skierowanym do państw nr 2021/41, powinno polegać na pełnym poparciu tej zmiany i zastosowaniu się do niej. Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady ICAO.

<sup>(1)</sup> 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 (OJ L 62, 8.3.2017, p. 1).

- (8) Po jej przyjęciu i wejściu w życie zmiana nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej stanie się wiążąca dla wszystkich państw członkowskich ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich UE, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej granicach.
- (9) Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do międzynarodowych norm przyjętych przez ICAO 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.
- (10) Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej każdy załącznik lub każda zmiana załącznika przyjęte przez Radę ICAO 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 w Radzie ICAO.
- (11) Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmiany nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, co ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu wobec przedmiotowej zmiany i powiadomieniu o zastosowaniu się do przyjętego środka, pod warunkiem że zmiana ta zostanie przyjęta bez wprowadzania istotnych poprawek. W przypadku gdy prawo Unii odbiegałoby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO wszelkie różnice w stosunku do konkretnych SARPów. Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w kwestii takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii działające wspólnie w jej interesie.
- (12) Rada ICAO podczas swojej 228. sesji zamierza także przyjąć zmianę do Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok 9284) w celu zezwolenia na przewożenie aktywnych urządzeń lokacyjnych zasilanych małymi bateriami litowymi w bagażu rejestrowanym. Kwestia ta wchodzi w zakres załącznika 18 do konwencji chicagowskiej „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”.
- (13) Zmiana zezwoliłaby pasażerom i załogom na przewożenie aktywnych urządzeń lokacyjnych zasilanych małymi bateriami litowymi w bagażu rejestrowanym, czego ICAO Dok 9284 zabrania z uwagi na wymóg, by urządzenia zawierające ogniwa lub baterie litowe w bagażu rejestrowanym były wyłączone.
- (14) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Rady ICAO, ponieważ proponowana zmiana w ICAO Dok 9284 miałaby bezpośredni wpływ na zasady transportu towarów niebezpiecznych określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(2)</sup>, które odnosi się bezpośrednio do tego dokumentu ICAO, a zatem zmiana ta może mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii.
- (15) Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na jakiegokolwiek kolejnej sesji w kwestii przyjęcia zmiany w ICAO Dok 9284 powinno polegać na poparciu tej zmiany. Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady ICAO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na jakiegokolwiek kolejnej sesji, jest poparcie zmiany nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej.

<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 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

2. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie zmianę nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej bez wprowadzania istotnych poprawek jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz powiadomienie o zastosowaniu się do tej zmiany w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw.

3. W przypadku gdy prawo Unii odbiegałoby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPów, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPów zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej. W takim przypadku Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem zgłaszania różnic wyznaczonym przez ICAO, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy określający stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w kwestii konkretnych różnic, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO.

#### Artykuł 2

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na kolejnej sesji, jest poparcie zmiany do Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok 9284).

#### Artykuł 3

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1 i w art. 2, wyrażają państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2 i 3, wyrażają wszystkie państwa członkowskie UE działające wspólnie w interesie Unii.

#### Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 marca 2023 r.

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
G. STRÖMMER

---