

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2023/746

z dnia 28 marca 2023 r.

ustanawiającą kryteria i procedure 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

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, podpisana w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (zwana dalej „konwencją chicagowską”), weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i reguluje międzynarodowy transport lotniczy.
- (2) Państwa członkowskie są umawiającymi się stronami konwencji chicagowskiej oraz umawiającymi się państwami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Na podstawie art. 54 lit. l) konwencji chicagowskiej Rada ICAO (zwana dalej „Radą ICAO”) może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) w odniesieniu do lotnictwa cywilnego i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej („załączniki ICAO”).
- (4) Na podstawie art. 90 konwencji chicagowskiej każdy załącznik ICAO lub każda zmiana załącznika ICAO wchodzi w życie w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom ICAO albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę ICAO, chyba że do tego czasu większość umawiających się państw ICAO złoży swój sprzeciw. Gdy międzynarodowe normy zostaną przyjęte przez Radę ICAO i staną się skuteczne, zaczynają być wiążące dla wszystkich umawiających się państw ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich Unii, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej ramach, a w szczególności zgodnie z art. 37 i 38 tej konwencji.
- (5) Na podstawie art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo ICAO, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek międzynarodowych norm lub całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do którychkolwiek międzynarodowych 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 międzynarodowymi normami, powinno niezwłocznie zgłosić ICAO różnice zachodzące między jego własnymi przepisami lub metodami postępowania a przepisami lub metodami postępowania ustalonymi przez daną międzynarodową normę. W przypadku zmian do międzynarodowych norm każde państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, powinno zawiadomić o tym ICAO w terminie sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do danej międzynarodowej normy albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować.

- (6) Wewnętrzne przepisy ICAO, w szczególności te, które powodują późną dostępność najnowszych wersji dokumentów na potrzeby decyzji dotyczących nowych SARPs lub zmian do SARPs dla Rady ICAO, terminy wyznaczone przez ICAO dla umawiających się państw ICAO na zgłaszanie różnic względem międzynarodowych norm, a także duża liczba różnic w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, które mają być zgłaszane każdego roku, utrudniają ustalenie w odpowiednim czasie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, w drodze decyzji Rady opartej na art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do każdej z nowych SARPs lub zmian do SARPs lub w odniesieniu do każdej różnicy, która ma zostać zgłoszona.
- (7) Należy zatem ustanowić kryteria i procedury, które powinny być stosowane przy ustalaniu stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w związku z przyjęciem SARPs lub zmian do SARPs, w zakresie, w jakim te SARPs mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie lotnictwa cywilnego, oraz w związku z decyzjami dotyczącymi zgłoszenia sprzeciwu wobec SARPs lub zatwierdzenia SARPs na podstawie art. 90 konwencji chicagowskiej i w związku ze zgłoszeniem różnic względem międzynarodowych norm na podstawie art. 38 konwencji chicagowskiej.
- (8) Z uwagi na specyfikę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym w porównaniu z innymi sektorami, którymi zajmuje się ICAO, w szczególności z uwagi na dużą liczbę SARPs przyjmowanych co roku w tych sektorach przez Radę ICAO oraz liczbę różnic, które należy zgłaszać co roku, niniejsza decyzja powinna dotyczyć wyłącznie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym i ma na celu usprawnienie procesów pozwalających szybko ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w związku z przyjęciem nowych SARPs i zmian do SARPs, decyzji dotyczących zatwierdzenia SARPs lub zgłoszenia sprzeciwu wobec SARPs lub zmian przyjętych przez Radę ICAO, i skuteczne rozpatrywanie licznych zgłoszeń.
- (9) SARPs przyjęte przez Radę ICAO w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym mogą dotyczyć kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii i mogą być w stanie w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii. Skuteczne i właściwe jest zatem ustanowienie, w drodze decyzji, kryteriów i procedury, które powinny być stosowane przy ustalaniu stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w związku z SARPs w tych dziedzinach, bez uszczerbku dla wynikających z konwencji chicagowskiej praw i obowiązków państw członkowskich jako umawiających się państw ICAO. Na poziomie ICAO SARPs w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym zawarte są głównie w załącznikach ICAO 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 i 19.
- (10) Na szczeblu unijnym wymagania zawarte w tych SARPs w odniesieniu do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego są odzwierciedlone i wymienione głównie w rozporządzeniu (UE) 2018/1139⁽¹⁾, rozporządzeniu (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na

(¹) 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).

(²) 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, s. 15).

ich podstawie, w szczególności w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011⁽³⁾, (UE) nr 748/2012⁽⁴⁾, (UE) nr 965/2012⁽⁵⁾, (UE) nr 139/2014⁽⁶⁾, (UE) nr 452/2014⁽⁷⁾, (UE) nr 1321/2014⁽⁸⁾, (UE) 2015/640⁽⁹⁾, rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947⁽¹⁰⁾, rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/945⁽¹¹⁾ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/664⁽¹²⁾.

- (11) Na szczeblu unijnym wymagania zawarte w SARPach w odniesieniu do żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym są odzwierciedlone i wymienione głównie w rozporządzeniach (WE) nr 549/2004⁽¹³⁾, (WE) nr 550/2004⁽¹⁴⁾ i (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁵⁾ oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na ich podstawie, w szczególności rozporządzeniu wykonawczemu Komisji (UE) nr 923/2012⁽¹⁶⁾, rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1332/2011⁽¹⁷⁾, rozporządzeniu wykonawczemu Komisji (UE) 2018/1048⁽¹⁸⁾ i rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/340⁽¹⁹⁾.

- ⁽³⁾ 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).
- ⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatowności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).
- ⁽⁵⁾ 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).
- ⁽⁶⁾ 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).
- ⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).
- ⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatowności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).
- ⁽⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatowności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).
- ⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45).
- ⁽¹¹⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1).
- ⁽¹²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/664 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących U-space (Dz.U. L 139 z 23.4.2021, s. 161).
- ⁽¹³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1–8).
- ⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).
- ⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).
- ⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).
- ⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 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).
- ⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1048 z dnia 18 lipca 2018 r. ustanawiające wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (Dz.U. L 189 z 26.7.2018, s. 3).
- ⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1).

- (12) Niniejsza decyzja powinna dotyczyć wyłącznie stanowisk, jakie mają zostać zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w dziedzinach podlegających wyłącznej kompetencji Unii. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla możliwości przyjęcia przez Radę na wniosek Komisji decyzji opartych na art. 218 ust. 9 TFUE ustalających stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na forum ICAO w szczególności w dziedzinach niewchodzących w zakres stosowania niniejszej decyzji, w tym w dziedzinach, w których kompetencje dzielone Unii nie były jeszcze wykonywane.
- (13) Z wyjątkiem szczególnych przypadków dotyczących zgłaszania pewnych różnic wynikających z przyjęcia środków krajowych na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, powinno opierać się na dokumencie przedłożonym Radzie przez Komisję w odpowiednim czasie, aby umożliwić dyskusję i zatwierdzenie. Komisja powinna dążyć do jak najszybszego rozpoczęcia sporządzania takiego dokumentu, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na jego przygotowanie, w tym na przeprowadzenie odpowiednich konsultacji na szczeblu ekspertów. Dokument Komisji powinien, w stosownych przypadkach i zależnie od okoliczności, wskazywać, czy państwom członkowskim należy przyznać elastyczność w odniesieniu do przyjęcia nowych SARPs lub zmian w SARPach przez Radę ICAO, i w razie przyznania takiej elastyczności wskazywać jej zakres i warunki, lub w odniesieniu do formy zgłaszania danych różnic. W przypadku gdy jest to wymagane przez ICAO, różnice powinny być zgłaszane w formacie określonym przez ICAO w systemie elektronicznego zgłaszania różnic.

W przypadku gdy na podstawie niniejszej decyzji stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, zostanie ustalone w dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia, dokument ten powinien, w stosownych przypadkach i zależnie od okoliczności, wskazywać, czy państwom członkowskim należy przyznać elastyczność w odniesieniu do formy zgłaszania danych różnic. Ponadto Komisja powinna dążyć do jak najszybszego rozpoczęcia sporządzania takiego dokumentu, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na jego przygotowanie, w tym na przeprowadzenie odpowiednich konsultacji na szczeblu ekspertów.

- (14) W odniesieniu do przyjęcia nowych SARPach lub zmian do SARPach oraz decyzji dotyczących zatwierdzenia SARPach lub zmian do SARPach przyjętych przez Radę ICAO lub zgłoszenia sprzeciwu wobec SARPach lub zmian przyjętych przez Radę ICAO dokument przedłożony przez Komisję powinien opierać się celach i wytycznych określonych w załączniku i powinien uwzględniać materiały przekazane przez ICAO przed wszelkimi debatami, które odbędą się na forum Rady ICAO nad nowymi SARPach lub zmianami do SARPach, a także w stosownych przypadkach informacje przekazane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 90 ust. 1 i 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (15) Stanowisko w odniesieniu do przyjęcia nowych SARPach lub zmian do SARPach przez Radę ICAO powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.
- (16) Stanowisko w odniesieniu do decyzji dotyczących zatwierdzenia nowych SARPach lub zmian do SARPach albo zgłoszenia sprzeciwu wobec SARPach lub zmian do nich przyjętą przez Radę ICAO powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.
- (17) Co do różnic względem przyjętych międzynarodowych norm, które to różnice należy zgłosić ICAO, powinny one w stosownych przypadkach opierać się w szczególności na informacjach przekazanych przez EASA zgodnie z art. 90 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

- (18) Różnice względem międzynarodowych norm przyjętych przez Radę ICAO mogą wynikać z prawa Unii na skutek przyjęcia przez Radę ICAO nowej lub zmienionej międzynarodowej normy lub na skutek zmiany prawa Unii. Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do takich różnic, powinno opierać się na dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie w odpowiednim czasie, aby umożliwić dyskusję i zatwierdzenie.
- (19) Różnice względem międzynarodowych norm przyjętych przez Radę ICAO mogą również wynikać ze środków krajowych przyjętych na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w razie pilnych nieprzewidywalnych okoliczności, jeśli środki te różnią się od międzynarodowych norm i w związku z tym wymagają zgłoszenia ICAO różnic na podstawie art. 38 konwencji chicagowskiej. W niniejszej decyzji należy zatem również ustanowić kryteria i procedurę, które powinny być stosowane w celu identyfikacji takich różnic. Procedura ta powinna zależeć od zakresu i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych i powinna umożliwiać państwom członkowskim bezzwłoczne wypełnienie ich zobowiązań międzynarodowych wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej. Procedura ta nie powinna naruszać warunków i procedury określonych w art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (20) Stanowisko w odniesieniu do różnic względem przyjętych międzynarodowych norm, które to różnice mają być zgłaszane ICAO, powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.
- (21) Wykonanie niniejszej decyzji nie powinno skutkować naruszeniem zobowiązań państw członkowskich wynikających z prawa Unii ani ich zobowiązań międzynarodowych wynikających z konwencji chicagowskiej.
- (22) 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.
- (23) Niniejsza decyzja powinna mieć zastosowanie przez ograniczony okres, a mianowicie do czasu zakończenia sesji Rady ICAO po 42. sesji Zgromadzenia ICAO. Komisja powinna przedłożyć Radzie pisemną ocenę stosowania niniejszej decyzji jako podstawę ewentualnego przedłużenia obowiązywania niniejszej decyzji lub jej zmiany.
- (24) Należy ustanowić kryteria i procedurę ustalania stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w odniesieniu do przyjęcia lub zmiany międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania oraz zgłoszenia różnic względem przyjętych norm międzynarodowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (Rady 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, 14, 15, 18 i 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”), w zakresie, w jakim takie SARPs wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii i mają skutki prawne w rozumieniu art. 218 ust. 9 TFUE, ustala się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w art. 2 niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. W przypadku gdy Rada ICAO ma przyjąć nowe SARPs lub zmiany do SARPs, 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 SARPs lub zmiany do SARPs, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument określający szczegóły projektu stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii; w wyjątkowych okolicznościach w przypadku pilnego przyjęcia nowych SARPs lub zmiany albo w przypadku czasowego zawieszenia wejścia w życie SARPs lub zmiany, jeżeli tekst odnośnych

projektów SARPs lub zmian jest dostępny na mniej niż miesiąc przed datą sesji Rady ICAO, na której mają zostać przyjęte te SARPs lub zmiany, Komisja stara się przedłożyć dokument Radzie bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie najpóźniej pięć dni po otrzymaniu od Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwanej dalej „ICAO”) projektów nowych SARPs lub projektów zmian;

- b) w stosownym czasie i co najmniej jeden miesiąc przed upływem wskazanego przez ICAO terminu zgłoszenia ewentualnego sprzeciwu przez umawiające się Strony na podstawie art. 90 konwencji chicagowskiej, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument określający szczegóły projektu stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii.

W stosownym przypadku stanowisko, o którym mowa w lit. b) akapitu pierwszego, może zostać włączone do dokumentu przedkładanego Radzie na podstawie lit. a) akapitu pierwszego.

2. Dokument lub pisemne dokumenty przedkładane przez Komisję na podstawie ust. 1 lit. a) i b) opierają się na celach i wytycznych określonych w załączniku i uwzględniają wszelkie odnośne informacje i materiały przekazane przez ICAO przed wszelkimi debatami i w stosownych przypadkach informacje przekazane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 90 ust. 1 i 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

3. Niewielkie, nieistotne zmiany w stanowisku zatwierdzonym przez Radę na podstawie ust. 1 lit. a) mogą zostać uzgodnione na miejscu przez państwa członkowskie w porozumieniu z przedstawicielem Unii zgodnie z obowiązkiem lojalnej współpracy ustanowionym w art. 4 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, w świetle rozwoju sytuacji na sesji Rady ICAO.

Dokument lub dokumenty ustalające stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na podstawie ust. 1 lit. a), wskazują, czy dalsze dostosowania tego stanowiska mogą zostać uzgodnione na miejscu w świetle rozwoju sytuacji na sesji Rady ICAO. Te dostosowania nie wpływają na istotę ani cel stanowiska.

4. Stanowisko, o którym mowa w art. 1 lit. a), wyrażają na forum Rady ICAO państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 lit. b), wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum ICAO co do zgłaszania różnic względem międzynarodowych norm zawartych w załącznikach 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 i 19 do konwencji chicagowskiej w zakresie, w jakim takie międzynarodowe normy wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Unii, ustala się zgodnie z kryteriami i procedurą określonymi w art. 4 i 5 niniejszej decyzji.

Artykuł 4

W przypadku gdy prawo Unii różni się od międzynarodowych norm, 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, 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.

Artykuł 5

1. W przypadku gdy państwo członkowskie przyjmuje zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 środki krajowe przynajmniej w odniesieniu do konkretnych osób fizycznych lub prawnych zwolnienia, których łączny okres obowiązywania nie przekracza ośmiu miesięcy, i gdy te środki krajowe różnią się od norm międzynarodowych, o których mowa w art. 3 niniejszej decyzji, i wymagają zgłoszenia różnic względem tych norm zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, dane państwo członkowskie niezwłocznie informuje Komisję o wszelkich różnicach, które mają zostać zgłoszone.

2. W przypadku gdy zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 mają zasięg ogólny, a ich łączny okres obowiązywania przekracza osiem miesięcy, Komisja, nie później niż dwa tygodnie po tym, jak dane państwo członkowskie powiadomi ją o tych zwolnieniach zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139, oraz w stosownych przypadkach po otrzymaniu zalecenia EASA zgodnie z art. 71 ust. 2 tego rozporządzenia, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument określający szczegółowe różnice, które należy zgłosić ICAO, uwzględniając informacje przekazane przez dane państwo członkowskie oraz w stosownych przypadkach informacje przekazane przez EASA zgodnie z art. 90 ust. 4 tego rozporządzenia.

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte na podstawie niniejszego ustępu, wyrażają państwa członkowskie Unii, które przyjęły środki krajowe na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 wymagające zgłoszenia różnic, działające w interesie Unii.

Artykuł 6

Wykonanie niniejszej decyzji nie pociąga za sobą naruszenia zobowiązań państw członkowskich wynikających z prawa Unii ani ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej.

Artykuł 7

1. Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2025 r.
2. Co najmniej cztery miesiące przed wygaśnięciem niniejszej decyzji Komisja przedłoży Radzie sprawozdanie zawierające analizę stosowania niniejszej decyzji, a w szczególności dotyczące jej skuteczności i częstotliwości wykorzystania.
3. Na wniosek Komisji Rada może przedłużyć stosowanie niniejszej decyzji lub ją zmienić w inny sposób.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 marca 2023 r.

W imieniu Rady
Przewodnicząca
E. BUSCH

ZAŁĄCZNIK

CELE I WYTYCZNE DOTYCZĄCE USTALENIA STANOWISK, JAKIE MAJĄ ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA FORUM ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Cele

1. Promowanie bezpiecznego, efektywnego, wydajnego, otwartego i przyjaznego dla środowiska systemu transportu lotniczego, zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”.
2. Promowanie rozwoju współpracy regionalnej i regionalnych systemów lotniczych oraz wspieranie ich uznawania przez ICAO i jej umawiające się państwa, jak również ich integracji w ramach ICAO.
3. Promowanie opracowywania przepisów i polityk zapewniających bezpieczeństwo operacji w transporcie lotniczym oraz zasad prowadzenia właściwego nadzoru w kwestiach bezpieczeństwa, zgodnie z unijnymi ramami regulacyjnymi w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, w tym rozporządzeniem (UE) 2018/1139 ⁽¹⁾, i z uwzględnieniem sprawozdania Komisji z dnia 17 października 2022 r. dotyczącego Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego.
4. Promowanie opracowywania i wdrażania efektywnych, wydajnych i interoperacyjnych systemów żeglugi powietrznej, zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 549/2004 ⁽²⁾, (WE) nr 550/2004 ⁽³⁾ i (WE) nr 551/2004 ⁽⁴⁾, i z uwzględnieniem Globalnego planu żeglugi powietrznej i kompleksowych aktualizacji systemu lotniczego (ASBU).
5. Stałe wspieranie – w tym w stosownych przypadkach poprzez pomoc techniczną i budowanie zdolności – rozwoju bezpiecznego, wydajnego i przyjaznego dla środowiska globalnego systemu transportu lotniczego we wszystkich umawiających się państwach ICAO, np. w ramach projektów objętych instrumentami unijnej polityki zagranicznej.

Wytyczne

Państwa członkowskie, działając wspólnie w interesie Unii, starają się wspierać następujące działania podejmowane przez ICAO:

1. w celu zapewnienia opracowania przepisów i polityk zapewniających bezpieczeństwo operacji w transporcie lotniczym oraz zasad prowadzenia właściwego nadzoru w kwestiach bezpieczeństwa:
 - a) wspieranie opracowywania i wdrażania Globalnego planu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym (GASP);
 - b) wspieranie opracowywania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) w odniesieniu do lotnictwa cywilnego przyjmowanych na podstawie art. 37 i art. 54 lit. l) konwencji chicagowskiej, w szczególności tam, gdzie są one niezbędne do ochrony pasażerów i zapewnienia bezpieczeństwa lotów;
 - c) wspieranie opracowywania i wdrażania regionalnych systemów bezpieczeństwa lotniczego i innych ram prowadzonej przez państwa współpracy regionalnej w zakresie bezpieczeństwa, a także potrzeby lepszego ich zintegrowania w kontekście ICAO;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

2. w celu zapewnienia opracowania i wdrożenia efektywnych, wydajnych i interoperacyjnych systemów żeglugi powietrznej:
 - a) wspieranie opracowywania i wdrażania Globalnego planu żeglugi powietrznej (GANP) i procedur monitorujących przy użyciu odpowiednich mierników efektywności;
 - b) wspieranie opracowywania i wdrażania norm w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym (ATM), globalnej interoperacyjności nowych technologii i systemów oraz ściślejszej koordynacji lub działań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym (ATM), takich jak udział w pracach nad rozwojem inicjatywy dotyczącej ram zaufania i w innych powiązanych działaniach;
 - c) wspieranie opracowywania i wdrażania przepisów, polityk i działań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS), w szczególności zgodnie z rezolucją A41-6, rezolucją A41-7 i rezolucją A41-8 przyjętymi na 41. sesji Zgromadzenia;
 3. w celu dalszego wspierania rozwoju bezpiecznego, efektywnego i przyjaznego dla środowiska globalnego systemu transportu lotniczego we wszystkich umawiających się państwach ICAO:
 - a) wspieranie inicjatywy „No Country Left Behind” („żadne państwo nie pozostaje w tyle”);
 - b) wspieranie wkładu sektora lotnictwa w realizację oengetowskiej Agendy na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030;
 - c) wspieranie, w stosownych przypadkach, kontynuacji działań w zakresie pomocy technicznej i budowania zdolności.
-