



**DECYZJA RADY (UE) 2024/874**

**z dnia 11 marca 2024 r.**

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 231. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zmiany w załączniku 13 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 podstawie ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Wszystkie 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 sześć państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARP) i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (4) Rada ICAO zamierza przyjąć podczas swojej 231. sesji zmianę nr 19 w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych – do konwencji chicagowskiej (zwana dalej „zmianą 19”).
- (5) Głównym celem zmiany 19 jest poprawa bezpieczeństwa lotnictwa poprzez zapewnienie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i jakości badania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (6) Proponowane zmiany mają na celu osiągnięcie tych celów poprzez wspieranie organów ds. badania zdarzeń lotniczych umawiających się państw w dochodzeniach dotyczących zdalnie sterowanych statków powietrznych oraz niezwłoczne udostępnianie informacji i danych z rejestratorów zainstalowanych w statkach powietrznych. W zmianie 19 uwzględniono również oczekiwania społeczeństwa i mediów w zakresie informowania, zawierając w niej przepisy dotyczące terminowego dostarczania informacji faktycznych podczas badania zdarzeń lotniczych. Zmiana 19 odzwierciedla podnato fakt, że wykorzystanie nowoczesnych technologii umożliwi skrócenie okresu konsultacji, co przyspiesza publikację sprawozdań końcowych. Zmiana 19 wprowadza preferencję przesyłania sprawozdań końcowych w formie elektronicznej, tak aby można było łączyć je do centralnej bazy danych ICAO.
- (7) W opracowaniu wniosku dotyczącego zmiany 19 uczestniczyła Europejska sieć organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (ENCASIA), ustanowiona na podstawie art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010<sup>(1)</sup>, która odpowiada, między innymi, za doradzanie instytucjom Unii we wszystkich aspektach opracowywania i wdrażania polityki i przepisów Unii dotyczących badania zdarzeń lotniczych oraz zapobiegania wypadkom i incydentom.
- (8) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno być zajęte w imieniu Unii w ramach Rady ICAO, ponieważ zmiana 19 będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej i może mieć decydujący wpływ na prawo Unii, w szczególności na rozporządzenie (UE) nr 996/2010.

<sup>(1)</sup> 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).

- (9) Stanowisko Unii na 231. sesji Rady ICAO lub na którejkolwiek kolejnej sesji w kwestii przyjęcia zmiany 19, powinno polegać na poparciu przyjęcia tej zmiany w całości. Stanowisko to powinny wyrazić państwa członkowskie, które są członkami Rady ICAO.
- (10) Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do 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.
- (11) Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej załącznik, o którym mowa w art. 54 lit. l) tej konwencji, 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.
- (12) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmiany 19, co ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu jakiegokolwiek sprzeciwu wobec tej zmiany i zastosowaniu się do niej. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARP po przewidywanym dniu rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARP. Stanowisko Unii w odniesieniu do takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia.
- (13) Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii wszystkie państwa członkowskie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 231. sesji Rady ICAO lub na którejkolwiek kolejnej sesji, polega na poparciu w całości proponowanej zmiany w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”).
2. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania jakichkolwiek istotnych poprawek zmianę, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jest niezgłaszanie jakiegokolwiek sprzeciwu oraz zgłoszenie zastosowania się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw.

W przypadku gdy przepisy Unii odbiegają od zmienionych przez ICAO norm określonych w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej, po przewidywanym dniu rozpoczęcia stosowania tych norm co powoduje konieczność powiadomienia ICAO o różnicy w stosunku do tych konkretnych norm, zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem zgłaszania różnic wyznaczonym przez ICAO, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy ustalający stanowisko Unii w odniesieniu do konkretnych różnic, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO w imieniu Unii.

#### Artykuł 2

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

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

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 marca 2024 r.

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*  
P.-Y. DERMAGNE