



2025/2624

19.12.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/2624

z dnia 15 grudnia 2025 r.

**w sprawie zmiany decyzji (UE) 2023/746 w odniesieniu do przedłużenia okresu jej stosowania
i w odniesieniu do jej załącznika**

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”), podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. i 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 stronami konwencji chicagowskiej oraz umawiającymi się państwami 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, reguł lotniczych i metod kontroli ruchu lotniczego oraz innych zagadnień związanych 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 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 Radę ICAO w terminie sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do danej międzynarodowej normy albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować.
- (5) Zgodnie z art. 54 lit. l) konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs), które oznacza jako załączniki do konwencji chicagowskiej (zwane dalej „załącznikami do ICAO”).
- (6) 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.
- (7) 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 (TFUE) w odniesieniu do każdej z nowych SARPs lub zmian do SARPs lub w odniesieniu do każdej różnicy, która ma zostać zgłoszona.

- (8) Należy zatem ustanowić kryteria i procedury, które powinny być stosowane przy ustalaniu stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w związku z przyjęciem SARPów lub zmian do SARPów, w zakresie, w jakim te SARPów mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie lotnictwa cywilnego, oraz w związku z decyzjami dotyczącymi zgłoszenia sprzeciwu wobec SARPów lub zatwierdzenia SARPów na podstawie art. 90 konwencji chicagowskiej i w związku ze zgłoszeniem różnic względem międzynarodowych norm na podstawie art. 38 konwencji chicagowskiej.
- (9) 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 SARPów 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 SARPów i zmian do SARPów, decyzji dotyczących zatwierdzenia SARPów lub zgłoszenia sprzeciwu wobec SARPów lub zmian przyjętych przez Radę ICAO, i skuteczne rozpatrywanie licznych zgłoszeń.
- (10) SARPów 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 SARPów w tych dziedzinach, bez uszczerbku dla wynikających z konwencji chicagowskiej praw i obowiązków państw członkowskich jako umawiających się państw ICAO. Na poziomie ICAO SARPów 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.
- (11) Na szczeblu unijnym wymagania zawarte w tych SARPów w odniesieniu do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego są odzwierciedlone i wymienione głównie w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁽¹⁾ i (WE) nr 2111/2005⁽²⁾ oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na ich podstawie, w szczególności w rozporządzeniach 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⁾ i (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⁾.

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

(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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

(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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

(⁴) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

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

(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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

(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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj>).

(⁸) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdolności 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

(⁹) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdolności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).

(¹⁰) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

(¹¹) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezałogowych systemów powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

(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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

- (12) Na poziomie Unii wymagania zawarte w SARPs w odniesieniu do żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym zostały w głównej mierze odzwierciedlone i wymienione w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004⁽¹³⁾, (WE) nr 550/2004⁽¹⁴⁾ i (UE) 2024/2803⁽¹⁵⁾ oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na ich podstawie, w szczególności w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1332/2011⁽¹⁶⁾, rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012⁽¹⁷⁾, rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/340⁽¹⁸⁾ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1048⁽¹⁹⁾.
- (13) Niniejsza decyzja powinna dotyczyć wyłącznie stanowisk, które mają zostać zajęte w imieniu Unii w ramach ICAO w dziedzinach, w których Unia ma wyłączną kompetencję. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla możliwości przyjęcia przez Radę, na wniosek Komisji, decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE w sprawie ustalenia stanowiska, które należy zająć w imieniu Unii w ramach ICAO, w szczególności w dziedzinach niewchodzących w zakres stosowania niniejszej decyzji, w tym w dziedzinach, w których kompetencje dzielone Unii nie były jeszcze wykonywane.
- (14) Okres stosowania decyzji Rady (UE) 2023/746⁽²⁰⁾ należy przedłużyć na kolejny trzyletni cykl ICAO, czyli do dnia 31 grudnia 2028 r. Komisja powinna przedłożyć Radzie pisemną ocenę stosowania tej decyzji jako podstawę ewentualnego przedłużenia stosowania tej decyzji lub jej zmiany.
- (15) Wykonanie niniejszej decyzji nie powinno skutkować naruszeniem obowiązków państw członkowskich wynikających z prawa Unii ani ich obowiązków międzynarodowych wynikających z konwencji chicagowskiej.
- (16) 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.
- (17) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję (UE) 2023/746,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

- ⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>).
- ⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).
- ⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) (Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).
- ⁽¹⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj>).
- ⁽¹⁷⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).
- ⁽¹⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj>).
- ⁽¹⁹⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).
- ⁽²⁰⁾ 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>).

Artykuł 1

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

1) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2028 r.”;

2) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

a) w części „Cele”, pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Promowanie opracowywania i wdrażania efektywnych, wydajnych i interoperacyjnych służb żeglugi powietrznej, zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (UE) 2024/2803, oraz z uwzględnieniem Globalnego planu żeglugi powietrznej i kompleksowych aktualizacji systemu lotniczego (ASBU).”;

b) w części „Wytyczne”, pkt 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) wspieranie opracowywania i wdrażania przepisów, polityk i działań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS), w szczególności zgodnie z rezolucjami A42-6, A42-7 i A42-8.”;

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 grudnia 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

L. AAGAARD
