KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.2.2023 r.
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 228. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii planowanego przyjęcia zmiany nr 93 w załączniku 10 „Łączność lotnicza” (tom I – Pomoce radionawigacyjne) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

(i) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 228. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii planowanego przyjęcia zmiany nr 93 w załączniku 10 „Łączność lotnicza” (tom I – Pomoce radionawigacyjne), oraz

(ii) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmiany nr 93 w załączniku 10 „Łączność lotnicza” (tom I – Pomoce radionawigacyjne) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w odpowiednich pismach skierowanych do państw, w których wezwie ona państwa członkowskie ICAO do zgłoszenia sprzeciwu lub wszelkich różnic albo potwierdzenia zastosowania się do przyjętych środków.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja chicagowska, na mocy której utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, weszła w życie 4 kwietnia 1947 r.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami tej konwencji.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest rozwijanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W latach 2022–2025 w Radzie ICAO reprezentowanych jest sześć państw członkowskich UE.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (ang. *standards and recommended practices*, SARPs), które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej taki załącznik 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.

Po przyjęciu takich środków państwa ICAO są zobowiązane do zastosowania się do nich albo do zgłoszenia sprzeciwu lub wszelkich różnic w stosunku do nich, zanim środki te wejdą w życie i staną się prawnie wiążące.

Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych 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 podać do wiadomości ICAO różnice między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

2.3. Planowany akt ICAO i jego związek z obowiązującymi przepisami unijnymi

Oczekuje się, że podczas swojej 228. lub dowolnej późniejszej sesji Rada ICAO przyjmie:

- zmianę nr 93 w załączniku 10 tom I, której przedmiotem jest:

  a) wsparcie wprowadzenia globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) o podwójnej częstotliwości i multikonstelacji (DFMC) przez dodanie postanowień dotyczących dodatkowych częstotliwości pracy globalnego systemu pozycjonowania (GPS), globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GLONASS) i systemu wspomagającego opartego na wyposażeniu satelitarnym (SBAS) oraz przez wprowadzenie postanowień dotyczących nowego systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS) i systemu Galileo;

  oraz

  b) wsparcie ograniczenia wpływu gradientu jonosferycznego na system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych (GBAS), wynikające z szóstego spotkania panelu systemów nawigacji (NSP/6).

Cele planowanych aktów to:

– ***Zmiana nr 93 w załączniku 10 tom I dotycząca wsparcia wprowadzenia globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) o podwójnej częstotliwości i multikonstelacji (DFMC) przez dodanie postanowień dotyczących dodatkowych częstotliwości pracy globalnego systemu pozycjonowania (GPS), globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GLONASS) i systemu wspomagającego opartego na wyposażeniu satelitarnym (SBAS) oraz przez wprowadzenie postanowień dotyczących nowego systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS) i systemu Galileo***

Zmiana dotycząca systemu DFMC GNSS ma na celu odzwierciedlenie ciągłego rozwoju globalnej infrastruktury GNSS i ułatwienie procesu wdrożenia w kontekście międzynarodowego lotnictwa cywilnego. W ramach tego rozwoju liczne konstelacje GNSS, oferujące sygnały o podwójnej częstotliwości, wprowadzane są do użytku przez Stany Zjednoczone (modernizacja GPS), Federację Rosyjską (modernizacja GLONASS), Unię Europejską (konstelacja Galileo) i Chiny (konstelacja systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS)). Szereg państw i regionów planuje również wdrożenie satelitarnych systemów wspomagających DFMC (SBAS). System DFMC GNSS stanowi okazję do dalszego zwiększenia odporności GNSS, osiągów nawigacyjnych i korzyści operacyjnych. Stosowanie podwójnych częstotliwości pomoże zmniejszyć podatność na zakłócenia jonosferyczne i zakłócenia częstotliwości radiowych. Dostępność wielu konstelacji przyczyni się do ograniczenia wpływu scyntylacji jonosfery oraz ryzyka, że satelity dostępne w ramach jednej konstelacji będą niewystarczające. Wspomniane usprawnienia techniczne umożliwią osiągnięcie korzyści operacyjnych pod względem bezpieczeństwa i efektywności, takich jak: większa niezawodność operacyjna w zastosowaniach łączności, nawigacji i dozorowania (CNS), szersze upowszechnienie na całym świecie trójwymiarowych (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów zgodnie z globalnymi celami w zakresie nawigacji opartej na

charakterystykach (PBN), wprowadzenie innowacyjnych koncepcji i zastosowań operacyjnych oraz ciągła racjonalizacja konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych.

– ***Zmiana nr 93 w załączniku 10 tom I dotycząca wsparcia ograniczenia wpływu gradientu jonosferycznego na system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych (GBAS)***

Zmiana ta ma umożliwić portom lotniczym optymalizację zasięgu usługi GBAS, przy założeniu, że utrzymana zostanie odpowiednia dostępność tej usługi. Jest to szczególnie potrzebne w przypadku dużego portu lotniczego lub pojedynczej stacji naziemnej GBAS obsługującej wiele pasów startowych, ponieważ obecne SARPs pośrednio ograniczają maksymalną dopuszczalną odległość między stacją naziemną a progiem(-ami) drogi startowej.

Przewiduje się, że zmiana ta zacznie obowiązywać z dniem 2 listopada 2023 r.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

3.1. Proponowane zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Zmiana nr 93 w załączniku 10 tom I dotycząca wsparcia wprowadzenia globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) o podwójnej częstotliwości i multikonstelacji (DFMC) przez dodanie postanowień dotyczących dodatkowych częstotliwości pracy globalnego systemu pozycjonowania (GPS), globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GLONASS) i systemu wspomagającego opartego na wyposażeniu satelitarnym (SBAS) oraz przez wprowadzenie postanowień dotyczących nowego systemu nawigacji satelitarnej BeiDou (BDS) i systemu Galileo

Przedmiotowa zmiana w tomie I załącznika 10 ICAO ma wpływ na 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. W pkt CNS.TR.100 lit. a) załącznika VIII (część CNS) do rozporządzenia (UE) 2017/373 należy zmodyfikować odniesienie w celu uwzględnienia ostatniej zmiany w tomie I.

Zmiana nr 93 w załączniku 10 tom I dotycząca wsparcia ograniczenia wpływu gradientu jonosferycznego na system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych (GBAS)

Przedmiotowa zmiana w tomie I załącznika 10 ICAO również ma wpływ na 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. W pkt CNS.TR.100 lit. a) załącznika VIII (część CNS) do rozporządzenia (UE) 2017/373 należy zmodyfikować odniesienie w celu uwzględnienia ostatniej zmiany w tomie I.

3.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

Unia uznaje potrzebę ustanowienia zharmonizowanych ram regulacyjnych na szczeblu międzynarodowym.

Ponadto przyjęcie takich norm umożliwi wykorzystanie w lotnictwie sztandarowych programów UE GNSS, takich jak Galileo, oraz trwającą modernizację europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS) na potrzeby wsparcia zastosowań we wszystkich fazach lotu, takich jak nawigacja oparta na charakterystykach, jak przewidziano w centralnym planie ATM. Zwiększy to również odporność GNSS na zakłócenia zgodnie z rezolucjami 41. sesji Zgromadzenia ICAO.

Przedstawiciele państw członkowskich UE, Komisji Europejskiej i Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w panelu systemów nawigacji, wspierani przez ekspertów EUROCONTROL, uczestniczyli w opracowaniu wniosku dotyczącego zmiany nr 93 w załączniku 10 tom I.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest zatem poparcie tej zmiany.

Dlatego też stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany do konwencji chicagowskiej, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zastosowanie się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm ICAO po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm (tj. 2 listopada 2023 r.), państwa członkowskie powinny powiadomić ICAO o stanowisku Unii w kwestii różnic w stosunku do tych konkretnych norm na podstawie dokumentu przygotowawczego przedłożonego w odpowiednim czasie przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia oraz określającego szczegółowe różnice na czas niezbędny do zakończenia procesu wdrażania.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem odnośnego organu, czy też stroną danej umowy[1].

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”[2].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Rada ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”).

Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej. Są to akty mające skutki prawne. Ustanowione przez ICAO normy i zalecane metody postępowania, po ich przyjęciu i wejściu w życie, stają się wiążące dla wszystkich umawiających się państw ICAO. Niektóre skutki prawne tych aktów mogą zależeć od zgłoszeń sprzeciwu i różnic oraz od treści tych zgłoszeń.

Ponadto, w miarę możliwości, wspomniane normy i zalecane metody postępowania są odzwierciedlane w prawie Unii, a zatem mogą mieć decydujący wpływ na treść

[1] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

[2] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

prawodawstwa Unii w dziedzinie lotnictwa cywilnego, a mianowicie na rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji w sprawie stanowiska dotyczącego takich zgłoszeń jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść przyjmowanego aktu dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawę prawną decyzji Rady, której dotyczy wniosek, stanowi art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

2023/0032 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 228. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii planowanego przyjęcia zmiany nr 93 w załączniku 10 „Łączność lotnicza” (tom I – Pomoce radionawigacyjne) 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 („konwencja chicagowska”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

(2) 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 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 o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

(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 BeiDou (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 o międzynarodowym lotnictwie cywilnym będzie wiążąca na mocy prawa

międzynarodowego i może mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373([3]).

(7) Stanowisko Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na jakiejkolwiek kolejnej sesji w kwestii przyjęcia planowanej zmiany nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, jak określono w piśmie skierowanym do państw nr 2021/41, powinno polegać na poparciu tej zmiany w całości i zastosowaniu się do niej. Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady ICAO.

(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.

(9) Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych 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.

(10) Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej taki załącznik 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.

(11) Stanowisko 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 zastosowaniu się do niej. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs. Stanowisko Unii w kwestii takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia.

(12) Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii wszystkie państwa członkowskie UE,

---

[3] 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 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1) Stanowiskiem, jakie należy zająć w imieniu Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na jakiejkolwiek kolejnej sesji, jest poparcie w całości proponowanej zmiany nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej.

2) Stanowiskiem, jakie należy zająć w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowaną zmianę nr 93 w tomie I załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zastosowanie się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPs, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs 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 Unii w kwestii 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 UE państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO.

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący