KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 9.10.2020 r.
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia różnic w stosunku do załączników 1, 3 i 4, części I, II i III załącznika 6, tomów I i II załącznika 10, załącznika11, tomów I i II załącznika 14, załącznika 15 i tomów I, II i III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz w Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 do tej konwencji, dotyczących odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do 25-godzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z sytuacji awaryjnej związanej z COVID-19

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

- stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w sprawie różnic, które należy zgłosić ICAO w odniesieniu do następujących zmian w załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, przyjętych przez Radę ICAO na jej 219. sesji i opublikowanych w postaci:

– oficjalnego pisma ICAO 20/19 dotyczącego przyjęcia zmiany 176 w załączniku 1,

– oficjalnego pisma ICAO 20/16 dotyczącego przyjęcia zmiany 79 w załączniku 3,

– oficjalnego pisma ICAO 20/23 dotyczącego przyjęcia zmiany 61 w załączniku 4,

– oficjalnego pisma ICAO 20/18 dotyczącego przyjęcia zmiany 44 w części I załącznika 6,

– oficjalnego pisma ICAO 20/31 dotyczącego przyjęcia zmiany 37 w części II załącznika 6,

– oficjalnego pisma ICAO 20/32 dotyczącego przyjęcia zmiany 23 w części III załącznika 6,

– oficjalnego pisma ICAO 20/20 dotyczącego przyjęcia zmiany 92 w tomie I załącznika 10,

– oficjalnego pisma ICAO 20/21 dotyczącego przyjęcia zmiany 92 w tomie II załącznika 10,

– oficjalnego pisma ICAO 20/39 dotyczącego przyjęcia zmiany 52 w załączniku 11,

– oficjalnego pisma ICAO 20/35 dotyczącego przyjęcia zmiany 15 w tomie I załącznika 14,

– oficjalnego pisma ICAO 20/22 dotyczącego przyjęcia zmiany 9 w tomie II załącznika 14,

– oficjalnego pisma ICAO 20/24 dotyczącego przyjęcia zmiany 41 w załączniku 15,

– oficjalnego pisma ICAO 20/28 dotyczącego przyjęcia zmiany 13 w tomie I załącznika 16,

– oficjalnego pisma ICAO 20/29 dotyczącego przyjęcia zmiany 10 w tomie II załącznika 16,

– oficjalnego pisma ICAO 20/30 dotyczącego przyjęcia zmiany 1 w tomie III załącznika 16;

- stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 221. sesji Rady ICAO w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6, dotyczących odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do dwudziestopięciogodzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z sytuacji awaryjnej związanej z COVID-19;

– - stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6, w oficjalnym piśmie, w którym wzywa się państwa członkowskie do zgłoszenia sprzeciwu, zgłoszenia wszelkich różnic albo zastosowania się do przyjętego środka.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską") jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja chicagowska, na mocy której utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, weszła w życie w dniu 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 2019–2022 w Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich UE.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Po przyjęciu takich środków państwa ICAO są zobowiązane do zgłoszenia sprzeciwu wobec środka lub wszelkich różnic w stosunku do niego albo do powiadomienia o zastosowaniu się przez nie do środka, zanim środki wejdą w życie i staną się prawnie wiążące.

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 podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

2.3. Akty przyjęte podczas 219. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i ich związek z obowiązującymi przepisami unijnymi

Podczas 219. sesji Rada ICAO przyjęła zmiany w załącznikach do konwencji chicagowskiej wymienione powyżej w sekcji 1. W oficjalnych pismach ICAO informujących umawiające się państwa ICAO o przyjęciu zmian przypomina się państwom o ich wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej obowiązkach powiadamiania ICAO o wszelkich ewentualnych różnicach.

Poniżej przedstawiono przegląd poszczególnych zmian w załącznikach przyjętych przez Radę ICAO na jej 219. sesji, a dodatkowe szczegółowe informacje zawarto w załączniku do decyzji Rady będącej przedmiotem wniosku.

2.3.1. Zmiana 176 w załączniku 1 „Licencjonowanie personelu”

Zmiana 176 w załączniku 1 ICAO wynika z zaleceń opracowanych przez grupę zadaniową ICAO ds. szkoleń i oceny w oparciu o kompetencje (CBTA-TF) oraz Sekretariat ICAO i dotyczy dostosowania do zmiany 5 w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), nowych definicji, aktualizacji wymogów dotyczących oficerów operacji lotniczych / dyspozytorów lotniczych, zmiany przepisów dotyczących pionowzlotów i odroczenia ich stosowania oraz wprowadzenia przepisów dotyczących instruktorów szkolenia operacyjnego z zakresu kontroli ruchu lotniczego.

Zmiany te mają wpływ na rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w sprawie załóg[1], rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w sprawie ciągłej zdatności do lotu[2] oraz rozporządzenie (UE) 2015/340 w sprawie kontrolerów ruchu lotniczego[3]. Wspomniane zmiany są co do ich istoty objęte prawodawstwem UE. Konieczne są pewne modyfikacje w celu dostosowania brzmienia definicji, aby uwzględnić poprawki redakcyjne i wymóg dotyczący nadzoru sprawowanego przez odpowiedniego instruktora nad kontrolerem ruchu lotniczego. Wymóg ten, podobnie jak transpozycja niektórych definicji do przepisów UE, wymaga przekazywania ICAO informacji o różnicach przez określony czas. Przewiduje się, że odpowiednie zmiany w przepisach UE zostaną wprowadzone w latach 2020 i 2021.

2.3.2. Zmiana 79 w załączniku 3 „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”

W związku ze zmianą 79 w załączniku 3 ICAO konieczne będzie uaktualnienie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373[4].

---

[1] 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).

[2] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności 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).

[3] 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).

[4] 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)

Uznaje się, że znaczna większość zmian ma minimalny wpływ na zainteresowane strony w UE i przyniesie ogólne korzyści dla bezpieczeństwa i efektywności operacji. W szeregu przypadków wymagane będą aktualizacje oprogramowania, które uznaje się za proporcjonalne do oczekiwanych korzyści i wykonalne. W związku z tym przewiduje się, że wiele zmian zostanie włączonych w niezmienionej postaci do przepisów UE do końca trzeciego kwartału 2021 r., zgodnie z odpowiednimi procedurami zainicjowanymi przez EASA. Do czasu przyjęcia tych zmian regulacyjnych wiele ze wspomnianych zmian musi zostać zgłoszonych jako różnica.

2.3.3. Zmiana 61 w załączniku 4 „Mapy lotnicze”

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 w pkt AIS.OR.325 „Mapy lotnicze” w lit. a) ppkt 2 i 3 zawiera wymóg, aby instytucja zapewniająca służby informacji lotniczej (AIS) zapewniła między innymi, by mapa lotniska/lotniska dla śmigłowców i mapa ruchu naziemnego na lotnisku, o ile są dostępne, stanowiły część zbioru informacji lotniczych (AIP) lub były dostarczane oddzielnie odbiorcom AIP. Ramy regulacyjne zostaną zmienione w 2020 r., aby uwzględnić tę zmianę. W związku z powyższym w dniu 4 listopada 2021 r. nie powinny istnieć żadne różnice między przepisami lub praktykami Unii a przepisami załącznika 4 obejmującymi wszystkie zmiany włącznie ze zmianą 61.

2.3.4. Zmiana 44 w części I załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych – Operacje w każdych warunkach meteorologicznych”

Do czasu wprowadzenia zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 odzwierciedlającej zmianę 44 w części I załącznika 6 należy zgłaszać różnice w odniesieniu do normy 4.2.8.2 i definicji. Należy zauważyć, że państwa członkowskie powinny już były zgłosić różnicę w stosunku do normy 4.2.8.1.1, ponieważ rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zezwala obecnie jedynie na zaufanie operacyjne dla wskaźników przeziernych typu HUD i systemów polepszających widzenie (EVS)[5].

2.3.4.1. Harmonizacja warunków zezwoleń, akceptacji i zatwierdzeń (AAA)

Zmiana ta wymaga zgłoszenia różnicy, mimo że państwa członkowskie powinny już były zgłosić różnicę w stosunku do norm i zalecanych metod postępowania (SARP) związanych z operacjami o wydłużonym czasie zmiany kierunku (EDTO), ponieważ koncepcja ta nie została jeszcze transponowana do rozporządzenia (UE) nr 965/2012[6] (zamiast tego stosuje się operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS)[7].

2.3.4.2. Art. 83 bis

Zmiana w załączniku wymaga przewozu na pokładzie uwierzytelnionego odpisu streszczenia umowy zawartej na podstawie art. 83 bis konwencji chicagowskiej. Ponadto w nowym

---

nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

[5] W odpowiedzi na zmianę 38 w części I załącznika 6, ogłoszoną w oficjalnym piśmie An 11/1.3.27-14/9.

[6] 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).

[7] W odpowiedzi na zmianę 38 w części I załącznika 6, ogłoszoną w oficjalnym piśmie An 11/1.3.27-14/9.

dodatku 10 do części I załącznika 6 wprowadzono znormalizowaną formę streszczenia umowy. Zawiera ono wszystkie potrzebne istotne informacje i stanowi dla operatorów formularz, z którego mają korzystać podczas inspekcji na płycie lub innych działań weryfikacyjnych w celu wyjaśnienia nieporozumień w przypadku, gdy do kontrolowanych statków powietrznych ma zastosowanie art. 83 bis. Ponadto przy przedkładaniu do rejestracji umowy zawartej na podstawie art. 83 bis wymagane jest przekazanie do ICAO streszczenia umowy.

Zgodnie z ramami prawnymi ustanowionymi rozporządzeniem (UE) 2018/1139[8] oraz jego aktami wykonawczymi i delegowanymi przekazywanie funkcji państwa rejestracji między państwami członkowskimi UE odbywa się w ramach systemu regulacyjnego UE w sposób w pełni zgodny z celami art. 83 bis konwencji chicagowskiej. System ten ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych wpisanych do rejestru dowolnego państwa członkowskiego UE, eksploatowanych przez operatora mającego główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim UE, które wypełnia obowiązki państwa operatora.

Uznaje się, że nowo przyjęte SARP spowodują dodatkowe obciążenie administracyjne dla operatorów w związku z rozwiązywaniem problemów (niedotyczących bezpieczeństwa) dla inspektorów ds. inspekcji na płycie. Ponadto ICAO zmienia swoje zasady rejestracji, aby wprowadzić rejestrację umów zawartych na podstawie art. 83 bis za pośrednictwem interaktywnego systemu internetowego. Jeżeli możliwy jest globalny dostęp do takiego systemu, wymóg przewozu dokumentu na pokładzie statku powietrznego jest jeszcze bardziej dyskusyjny.

Nie przewiduje się zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w celu zapewnienia zgodności z tą konkretną normą.

Należy zatem zgłosić różnicę w stosunku do nowych SARP ICAO.

2.3.4.3. Niezawodne źródło zasilania dla lekkich rejestratorów lotu

Wymaga się takiego zainstalowania odpornych na zniszczenie rejestratorów lotu (takich jak rejestrator parametrów lotu (FDR) lub pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR)), aby zasilająca je energia elektryczna pochodziła ze źródła zapewniającego maksymalną niezawodność ich działania. Nie istnieją takie przepisy dla lekkich rejestratorów (takich jak system rejestracji dźwięku w kabinie pilota (CARS) lub pokładowe systemy rejestracji danych (ADRS)). Wprowadzono nową normę mającą zastosowanie do samolotów posiadających pierwotne świadectwo zdatności do lotu wydane po roku 2016 (normę 1.6 w załączniku 6 część I dodatek 8) w odniesieniu do lekkich rejestratorów, które mają być podłączone do źródła zasilania zapewniającego prawidłową i rzetelną rejestrację w ich środowisku operacyjnym.

Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zawiera wymóg posiadania lekkiego rejestratora lotu dla niektórych kategorii lekkich samolotów eksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT), jeżeli dany statek powietrzny otrzymał po raz pierwszy indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie (zob. pkt CAT.IDE.A.191 załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012). Jeżeli nowa norma 1.6 w załączniku 6 część I dodatek 8 zostanie przetransponowana do wymogów

[8] 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).

UE, będzie ona miała zastosowanie wyłącznie do tych kategorii lekkich samolotów, chyba że w związku z dalszą oceną transpozycji tej normy do przepisów UE rozszerzenie zakresu jej stosowania okazałoby się korzystne dla bezpieczeństwa i efektywności operacji. Ponadto, ponieważ nowa norma znajduje się w dodatku do części I załącznika 6, należy złożyć oświadczenie o zastosowaniu się do przepisów tego dodatku lub o różnicy w stosunku do jego przepisów, w odniesieniu do normy zalecającej posiadanie lekkiego rejestratora lotu i odnoszącej się do tego dodatku. Należy zatem zgłosić różnicę.

2.3.4.4. Rejestrowanie wiadomości przekazywanych łączem transmisji danych

Norma 6.3.3.1.2 w części I załącznika 6 nie została transponowana do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Państwa członkowskie powinny były już zgłosić różnicę w stosunku do tej normy[9]. Wraz ze zmianą 44 różnica zostanie utrzymana.

2.3.4.5. Pozycja statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia

Przepisy dotyczące pozycji samolotu znajdującego się w stanie zagrożenia zostały przetransponowane do pkt CAT.GEN.MPA.210 załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, który ma zastosowanie do niektórych kategorii samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2023 r. lub po tej dacie. Zmiana normy 6.18.1 zapewni lepsze dostosowanie tej normy oraz pkt CAT.GEN.MPA.210 mającego zastosowanie do samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2023 r. lub po tej dacie. Zgłoszona różnica w stosunku do normy 6.18.1 powinna jednak pozostać, ponieważ kryteria dotyczące maksymalnej certyfikowanej masy startowej (MCTOM) i maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) w normie 6.18.1 i w pkt CAT.GEN.MPA.210 są różne.

2.3.5. Zmiana 37 w części II załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych”

2.3.5.1. Operacje w każdych warunkach meteorologicznych

Do czasu wprowadzenia zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 należy zgłaszać różnice w odniesieniu do definicji. Państwa członkowskie powinny już były zgłosić różnicę w stosunku do normy 2.2.2.2.1.1, ponieważ rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zezwala obecnie jedynie na zaufanie operacyjne dla HUD i EVS[10].

Państwa członkowskie powinny już były zgłosić różnicę w stosunku do normy 2.2.2.2.1, ponieważ w załączniku VI (część NCC) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zasada ta odnosi się do operatora, a nie do pilota dowódcy; w przypadku operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) jest to właściwy organ ustanowiony na mocy załącznika V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

2.3.5.2. Art. 83 bis

Zmiana w załączniku wymaga przewozu na pokładzie uwierzytelnionego odpisu streszczenia umowy zawartej na podstawie art. 83 bis konwencji chicagowskiej. Ponadto w nowym dodatku 10 do części I załącznika 6 wprowadzono znormalizowaną formę streszczenia umowy. Zawiera ono wszystkie potrzebne istotne informacje i stanowi dla operatorów formularz, z którego mają korzystać podczas inspekcji na płycie lub innych działań weryfikacyjnych w celu wyjaśnienia nieporozumień w przypadku, gdy do kontrolowanych statków powietrznych ma zastosowanie art. 83 bis. Ponadto przy przedkładaniu do rejestracji

[9] W odpowiedzi na zmianę 43 w części I załącznika 6, ogłoszoną w oficjalnym piśmie An 11/1.3.32-18/12.

[10] Zob. przypis 9.

umowy zawartej na podstawie art. 83 bis wymagane jest przekazanie do ICAO streszczenia umowy.

Zgodnie z ramami prawnymi ustanowionymi rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz jego aktami wykonawczymi i delegowanymi przekazywanie funkcji państwa rejestracji między państwami członkowskimi UE odbywa się w ramach systemu regulacyjnego UE w sposób w pełni zgodny z celami art. 83 bis konwencji chicagowskiej. System ten ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych wpisanych do rejestru dowolnego państwa członkowskiego UE, eksploatowanych przez operatora mającego główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim UE, które wypełnia obowiązki państwa operatora.

Uznaje się, że nowe SARP spowodują dodatkowe obciążenie administracyjne dla operatorów w związku z rozwiązywaniem problemów (niedotyczących bezpieczeństwa) dla inspektorów ds. inspekcji na płycie.

Ponadto ICAO zmienia swoje zasady rejestracji, aby wprowadzić rejestrację umów zawartych na podstawie art. 83 bis za pośrednictwem interaktywnego systemu internetowego. Jeżeli możliwy jest globalny dostęp do takiego systemu, wymóg przewozu dokumentu na pokładzie statku powietrznego jest jeszcze bardziej dyskusyjny.

Nie przewiduje się zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w celu zapewnienia zgodności z tą konkretną normą.

Należy zatem zgłosić różnice w stosunku do nowych SARP ICAO.

2.3.6. Zmiana 23 w części III załącznika 6 „Eksploatacja statków powietrznych”

2.3.6.1. Operacje w każdych warunkach meteorologicznych

Do czasu wprowadzenia zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 należy zgłaszać różnice w odniesieniu do normy 2.2.8.2 oraz definicji. Państwa członkowskie powinny już były zgłosić różnicę w stosunku do normy 2.2.8.1.1, ponieważ rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zezwala obecnie jedynie na zaufanie operacyjne dla HUD i EVS[11].

2.3.6.2. Art. 83 bis

Zmiana w załączniku wymaga przewozu na pokładzie uwierzytelnionego odpisu streszczenia umowy zawartej na podstawie art. 83 bis konwencji chicagowskiej. Ponadto w nowym dodatku 10 do części I załącznika 6 wprowadzono znormalizowaną formę streszczenia umowy. Zawiera ono wszystkie potrzebne istotne informacje i stanowi dla operatorów formularz, z którego mają korzystać podczas inspekcji na płycie lub innych działań weryfikacyjnych w celu wyjaśnienia nieporozumień w przypadku, gdy do kontrolowanych statków powietrznych ma zastosowanie art. 83 bis. Ponadto przy przedkładaniu do rejestracji umowy zawartej na podstawie art. 83 bis wymagane jest przekazanie do ICAO streszczenia umowy.

Zgodnie z ramami prawnymi ustanowionymi rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz jego aktami wykonawczymi i delegowanymi przekazywanie funkcji państwa rejestracji między państwami członkowskimi UE odbywa się w ramach systemu regulacyjnego UE w sposób w pełni zgodny z celami art. 83 bis konwencji chicagowskiej. System ten ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych wpisanych do rejestru dowolnego państwa członkowskiego UE, eksploatowanych przez operatora mającego główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim UE, które wypełnia obowiązki państwa operatora.

[11] Zob. przypis 9.

Uznaje się, że nowo przyjęte SARP spowodują dodatkowe obciążenie administracyjne dla operatorów w związku z rozwiązywaniem problemów (niedotyczących bezpieczeństwa) dla inspektorów ds. inspekcji na płycie.

Ponadto ICAO zmienia swoje zasady rejestracji, aby wprowadzić rejestrację umów zawartych na podstawie art. 83 bis za pośrednictwem interaktywnego systemu internetowego. Jeżeli możliwy jest globalny dostęp do takiego systemu, wymóg przewozu dokumentu na pokładzie statku powietrznego jest jeszcze bardziej dyskusyjny.

Na obecnym etapie nie przewiduje się wniosku o zmianę rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w celu zapewnienia zgodności z tą konkretną normą.

Należy zatem zgłosić różnice w stosunku do nowych SARP ICAO.

2.3.6.3. Rejestratory lotu

Wymaga się takiego zainstalowania odpornych na zniszczenie rejestratorów lotu (takich jak FDR lub CVR), aby zasilająca je energia elektryczna pochodziła ze źródła zapewniającego maksymalną niezawodność ich działania. Nie istnieją takie przepisy dla lekkich rejestratorów (takich jak CARS lub ADRS). Wprowadzono nową normę (normę 1.6 w załączniku 6 część III dodatek 4) w odniesieniu do lekkich rejestratorów, które mają być podłączone do źródła zasilania zapewniającego prawidłową i rzetelną rejestrację w ich środowisku operacyjnym.

Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 zawiera wymóg posiadania lekkiego rejestratora lotu dla niektórych kategorii lekkich śmigłowców wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego (CAT), jeżeli dany statek powietrzny otrzymał po raz pierwszy indywidualne CofA w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie (zob. pkt CAT.IDE.H.191 załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012). Jeżeli norma 1.6 w załączniku 6 część III dodatek 4 zostanie przetransponowana do wymogów UE, będzie ona miała zastosowanie wyłącznie do tych kategorii lekkich śmigłowców, chyba że w związku z dalszą oceną transpozycji tej normy do przepisów UE rozszerzenie zakresu jej stosowania okazałoby się korzystne dla bezpieczeństwa i efektywności operacji. Ponadto, ponieważ nowa norma znajduje się w dodatku do części III załącznika 6, należy złożyć oświadczenie o zastosowaniu się do przepisów tego dodatku lub o różnicy w stosunku do jego przepisów, w odniesieniu do normy zalecającej posiadanie lekkiego rejestratora lotu i odnoszącej się do tego dodatku. Norma 4.3.1.1.4 zaleca posiadanie rejestratora lotu dla śmigłowców o MCTOM mniejszej niż 3 175 kg, a rejestratorem tym może być ADRS.

W części III załącznika 6 nie ma wymogu posiadania CARS. Należy zatem zgłosić różnicę w stosunku do normy 4.3.1.2.4, aby sprecyzować, że w przypadku użycia ADRS nie ma obecnie wymogu unijnego dotyczącego niezawodności jego źródła zasilania.

2.3.6.4. Rejestrowanie wiadomości przekazywanych łączem transmisji danych

Normy 4.3.3.1.2 oraz 4.7.3.1.1.1 w części III załącznika 6 nie zostały transponowane do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Państwa członkowskie powinny były już zgłosić różnicę w stosunku do tej normy[12]. Wraz ze zmianą 23 różnica zostanie utrzymana.

2.3.7. Zmiana 92 w tomie I załącznika 10 – „Łączność lotnicza”

Załącznik 10 ICAO, tom I, wraz ze zmianami do zmiany 89 włącznie, jest wymieniony w podczęści B załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2017/373, w pkt CNS.TR.100 „Metody pracy i procedury operacyjne instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozorowania”. Przepis ten ma zostać zmieniony w celu uwzględnienia w wyżej wymienionym pkt CNS.TR.100 zmian do zmiany 92 włącznie, zaproponowanej w oficjalnym

[12] Zob. przypis 9.

piśmie ICAO 20/20. Stąd też w przypadku przepisów, których dotyczą zmiany do zmiany 92 włącznie, należy zgłosić różnice.

2.3.8. Zmiana 92 w tomie II załącznika 10 – „Łączność lotnicza”

Jest to zmiana wynikająca ze zmiany 79 w załączniku 3 – „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”, która ma wpływ na stałą służbę lotniczą (AFS).

Załącznik 10 ICAO, tom II, wraz ze zmianami do zmiany 89 włącznie, jest wymieniony w podczęści B załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2017/373, w pkt CNS.TR.100 „Metody pracy i procedury operacyjne instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozorowania”. Przepis ten ma zostać zmieniony w celu uwzględnienia w wyżej wymienionym pkt CNS.TR.100 zmian do zmiany 92 włącznie, zaproponowanej w oficjalnym piśmie ICAO 20/21. Należy zatem zgłaszać różnice w stosunku do zmienionych SARP.

2.3.9. Zmiana 56 w załączniku 11 – „Służby ruchu lotniczego”

W odniesieniu do koordynacji działań potencjalnie niebezpiecznych dla cywilnych statków powietrznych, jak przewidziano już w pkt 2.19.1 rozdziału 2 w załączniku 11, rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2020/469[13] wprowadzono do rozporządzenia (UE) 2017/373 art. 3c ustanawiający odpowiednie wymogi, które zaczną być stosowane od dnia 27 stycznia 2022 r. Należy się spodziewać, że dodatkowe wymogi wprowadzone zmianą 52 w rozdziale 2 dotyczące oceny ryzyka dla bezpieczeństwa zostaną uwzględnione w odpowiednim czasie. Do czasu przyjęcia odpowiedniego rozporządzenia należy zgłaszać różnice.

Nowo przyjęte normy w rozdziale 3 załącznika 11 dotyczące wymogu potwierdzenia przez powtórzenie przez kierowców pojazdów operacyjnych tych części instrukcji dotyczących bezpieczeństwa, które są przekazywane głosowo, zostały już uwzględnione w proponowanej zmianie rozporządzenia (UE) nr 139/2014[14], która ma zostać opublikowana do końca 2020 r. W celu dostosowania tego rozporządzenia do rozporządzenia (UE) nr 923/2012 (standardowe europejskie prawo lotnicze (SERA)) należy w odpowiednim czasie zająć się tymi wymogami, a także wymogiem, zgodnie z którym kontroler ruchu lotniczego musi wysłuchać potwierdzenia przez powtórzenie. Lit. e) w pkt SERA.8015 „Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego” w rozporządzeniu (UE) nr 923/2012 zawiera wymogi dotyczące potwierdzania przez powtórzenie zezwoleń oraz informacji dotyczących bezpieczeństwa i odnosi się przede wszystkim do komunikacji między załogą lotniczą a kontrolerem ruchu lotniczego. Zmiana tego punktu SERA umożliwiłaby zastosowanie się do zmiany 52 w załączniku 11 do 2023 r.

Do czasu przyjęcia odpowiedniego rozporządzenia należy zgłaszać różnice.

2.3.10. Zmiana 15 w tomie I załącznika 14 – „Lotniska”

Zmiany w przepisach rozdziałów 3, 5 i 9 wymagałyby zmiany niektórych specyfikacji certyfikacyjnych EASA, które mają zostać przyjęte do końca 3. kwartału 2021 r. Do czasu ich przyjęcia konieczne będzie zgłaszanie różnic w stosunku do tych rozdziałów. Należy zatem zgłaszać różnice w stosunku do zmienionych SARP.

---

[13] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469 z dnia 14 lutego 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 139/2014 i rozporządzenie (UE) 2017/373 w odniesieniu do wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej, projektowania struktur przestrzeni powietrznej i jakości danych, bezpieczeństwa drogi startowej oraz uchylające rozporządzenie nr 73/2010 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1).

[14] 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).

2.3.11. Zmiana 9 w tomie II załącznika 14 – „Lotniska”

Analiza zmian wprowadzonych w tomie II załącznika 14 wskazuje, że ich transpozycja wymagałaby zmian, które są głównie związane ze specyfikacjami certyfikacyjnymi projektowania lotnisk dla śmigłowców. Takie przyszłe zmiany odnosiłyby się do zmian wprowadzonych w rozdziałach 1, 3, 4 i 5 tomu II w załączniku 14. W niektórych przypadkach nie uznaje się jednak za właściwe zmiany obecnych specyfikacji (np. specyfikacji dotyczących systemów oświetlenia lotnisk dla śmigłowców), jak już wskazano w zaleceniu odnoszącym się do oficjalnego pisma ICAO A4/1.1.58-18/97.

W innych przypadkach zmiany w przepisach tomu II załącznika 14 (w rozdziale 2 i 6) wymagałyby zmiany ram regulacyjnych wprowadzonych na mocy rozporządzenia (UE) nr 139/2014.

W związku z tym do czasu wprowadzenia zmian w stosownych przepisach regulacyjnych UE należy zgłaszać odpowiednie różnice.

2.3.12. Zmiana 41 w załączniku 15 – „Służby informacji lotniczej”

Zmiany mają na celu poprawę informacji o działaniach niebezpiecznych dla lotnictwa cywilnego publikowanych w komunikatach NOTAM, w tym w odniesieniu do konkretnej kwestii stref konfliktu.

Rozporządzenie (UE) 2017/373 zmienione rozporządzeniem (UE) 2020/469 zawiera najnowsze przepisy załącznika 15 ICAO, tj. SARP i procedury dla służb żeglugi powietrznej – zarządzanie informacją lotniczą (PANS-AIM), w załączniku VI (część AIS). Należy jednak zgłosić różnicę, ponieważ zmiany przyjęte przez ICAO nie zostały jeszcze uwzględnione w załączniku VI (część AIS) do rozporządzenia (UE) 2017/373.

2.3.13. Zmiana 13 w tomie I załącznika 16 – „Ochrona środowiska”

Obowiązującą zmianę załącznika 16 uwzględniono w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1139 i wchodzi ona w życie z dniem 1 kwietnia 2022 r.

Zgodnie z oficjalnym pismem ICAO 20/28 datą rozpoczęcia stosowania zmiany 13 w tomie I załącznika 16 jest jednak dzień 1 stycznia 2021 r.

Do dnia 31 marca 2022 r. utrzymywać się będzie różnica między przepisami lub praktykami UE a przepisami tomu I załącznika 16, z uwzględnieniem wszystkich zmian do zmiany 13 włącznie. Należy zatem zgłosić różnicę, która będzie się utrzymywać do dnia 31 marca 2022 r.

2.3.14. Zmiana 10 w tomie II załącznika 16 – „Ochrona środowiska”

Obowiązującą zmianę w tomie II załącznika 16 uwzględniono w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Zgodnie z oficjalnym pismem ICAO 20/29 datą rozpoczęcia stosowania zmiany 10 w tomie II załącznika 16 jest dzień 1 stycznia 2021 r. Przewiduje się odpowiednią zmianę w ramach stosownej procedury EASA. Do dnia 31 marca 2022 r. utrzymywać się jednak będzie różnica między przepisami lub praktykami UE a przepisami tomu II załącznika 16, z uwzględnieniem wszystkich zmian do zmiany 10 włącznie. Należy zatem zgłosić różnicę.

2.3.15. Zmiana 1 w tomie III załącznika 16 – „Ochrona środowiska”

Zgodnie z oficjalnym pismem ICAO 20/30 datą rozpoczęcia stosowania zmiany 1 w tomie III załącznika 16 jest dzień 1 stycznia 2021 r. Odpowiednią zmianę w tomie III załącznika 16 uwzględniono w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Do dnia 1 kwietnia 2022 r. utrzymywać się jednak będzie różnica między przepisami lub praktykami UE a przepisami tomu III załącznika 16, z uwzględnieniem wszystkich zmian do zmiany 13 włącznie.

2.4. Przewidywane przyjęcie przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6, dotyczących odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do dwudziestopięciogodzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z sytuacji awaryjnej związanej z COVID-19

Zmiany 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 dotyczące odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do dwudziestopięciogodzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z sytuacji awaryjnej związanej z COVID-19 zostaną przedłożone do przyjęcia na 221. posiedzeniu Rady ICAO.

Wspomniane zmiany w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej – *Eksploatacja statków powietrznych, Część I – Międzynarodowy, zarobkowy transport lotniczy – samoloty* oraz *Część II – Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty* mają na celu odroczenie do dnia 1 stycznia 2022 r. nowego obowiązku odnoszącego się do dwudziestopięciogodzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w którym to dniu przewidywane zmiany mają stać się prawnie wiążące dla stron konwencji chicagowskiej.

Datę wyposażenia w CVR ustalono na dzień 1 stycznia 2021 r. Pandemia COVID-19 została ogłoszona na początku 2020 r. i od tego czasu spowodowała znaczne zakłócenia w produkcji statków powietrznych oraz w łańcuchach dostaw dla producentów statków powietrznych.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Różnice, które należy zgłosić

Podczas 219. sesji, która odbyła się w dniach 2–20 marca 2020 r., Rada ICAO przyjęła szereg zmian w różnych załącznikach do konwencji chicagowskiej w dziedzinach bezpieczeństwa, środowiska i żeglugi powietrznej.

W odniesieniu do każdego załącznika ICAO w załączniku do wniosku dotyczącego decyzji Rady podano odesłanie do odpowiednich przepisów Unii. Wszystkie zmiany, o których mowa, należą do dziedzin objętych prawem Unii, a zatem wchodzą w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej Unii. Ponadto w załączniku do wniosku dotyczącego decyzji Rady szczegółowo przedstawiono różnice, które należy zgłosić ICAO. W poniższym wykazie

wskazano na konieczność zgłoszenia do ICAO różnic w odniesieniu do poszczególnych załączników:

– oficjalne pismo ICAO 20/19 dotyczące przyjęcia zmiany 176 w załączniku 1 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/16 dotyczące przyjęcia zmiany 79 w załączniku 3 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/18 dotyczące przyjęcia zmiany 44 w części I załącznika 6 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/31 dotyczące przyjęcia zmiany 37 w części II załącznika 6 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/32 dotyczące przyjęcia zmiany 23 w części III załącznika 6 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/20 dotyczące przyjęcia zmiany 92 w tomie I załącznika 10 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/21 dotyczące przyjęcia zmiany 92 w tomie II załącznika 10 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/39 dotyczące przyjęcia zmiany 52 w załączniku 11 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/35 dotyczące przyjęcia zmiany 15 w tomie I załącznika 14 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/22 dotyczące przyjęcia zmiany 9 w tomie II załącznika 14 – należy zgłosić różnice,

– oficjalne pismo ICAO 20/24 dotyczące przyjęcia zmiany 41 w załączniku 15 – należy zgłosić różnice.

W tym kontekście, uwzględniając odpowiednie przepisy Unii, stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest powiadomienie o różnicach zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, jak określono w załączniku do wniosku dotyczącego decyzji Rady.

3.2. Zmiany 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6

Główną zmianą, którą należy wprowadzić w obowiązujących przepisach unijnych w związku z wnioskiem dotyczącym zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6, jest odroczenie do dnia 1 stycznia 2022 r. daty wprowadzenia w życie nowej zasady w zakresie wyposażenia dotyczącej dwudziestopięciogodzinnych zapisów, pierwotnie przewidzianego na dzień 1 stycznia 2021 r.

Ze względu na pandemię COVID wprowadzenie w życie nowej zasady w zakresie wyposażenia dotyczącej dwudziestopięciogodzinnych zapisów, pierwotnie przewidziane na dzień 1 stycznia 2021 r., jest nierealistyczne również na szczeblu Unii. Komisja jest w trakcie przyjmowania przepisów odraczających tę datę na szczeblu Unii w drodze zmian

w odpowiednim rozporządzeniu Komisji[15]. Należy zatem poprzeć odroczenie proponowane przez ICAO. Ponadto po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6, w oficjalnym piśmie, w którym wzywa się państwa członkowskie do zgłoszenia sprzeciwu, zgłoszenia wszelkich różnic albo zastosowania się do przyjętego środka, stanowiskiem Unii powinno być powiadomienie o zastosowaniu się do tego środka.

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[16].

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”[17].

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. Niektóre skutki prawne tych aktów mogą zależeć od przekazania powiadomienia o różnicach oraz od warunków dotyczących tych powiadomień. Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

Różnice, które należy zgłosić w odpowiedzi na wymienione powyżej oficjalne pisma ICAO, mają wpływ na skutki prawne wynikające z norm ustanowionych na podstawie konwencji chicagowskiej.

Te skutki prawne wchodzą w zakres przepisów unijnych, a mianowicie rozporządzenia (UE) 2018/1139, rozporządzenia (UE) 2017/373, rozporządzenia (UE) nr 965/2012, rozporządzenia (UE) 2020/469 i rozporządzenia (UE) nr 139/2014. Oznacza to, że zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną w tej kwestii.

---

[15] 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). Zob. przepisy dotyczące operacji lotniczych, pkt CAT.IDE.A.185 lit. c) ppkt 1 i pkt NCC.IDE.A.160 lit. b) ppkt 1.

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

[17] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Przyjmowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem 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 przyjmowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli przyjmowany 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 podstawie 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 przyjmowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Wniosek

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

2020/0290 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia różnic w stosunku do załączników 1, 3 i 4, części I, II i III załącznika 6, tomów I i II załącznika 10, załącznika11, tomów I i II załącznika 14, załącznika 15 i tomów I, II i III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz w Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 do tej konwencji, dotyczących odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do 25-godzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR), w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z sytuacji awaryjnej związanej z COVID-19

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 w dniu 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 siedem państw członkowskich.

(3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania („SARP”).

(4) 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 podać do wiadomości ICAO różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

(5) Podczas 219. sesji, która odbyła się w dniach 2–20 marca 2020 r., Rada ICAO przyjęła zmiany w załącznikach 1, 3, 4, 6 (części I, II i III), 10 (tom I i II), 11, 14 (tom I i II), 15 i 16 (tom I, II i III) do konwencji chicagowskiej w dziedzinach

bezpieczeństwa, środowiska i żeglugi powietrznej. W odpowiednich oficjalnych pismach ICAO informujących umawiające się państwa ICAO o przyjęciu zmian przypomina się państwom o ich wynikających z art. 38 konwencji chicagowskiej obowiązkach powiadamiania ICAO o wszelkich ewentualnych różnicach.

(6) Wszystkie zmiany przyjęte przez Radę ICAO należą do dziedzin objętych prawem Unii, a zatem wchodzą w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej Unii. Nowe SARP mogą w istocie mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139

(7) [1], rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[2], rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012[3], rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469[4] i rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014[5].

(8) Szereg zmian w załącznikach do konwencji chicagowskiej jest już częścią prawodawstwa ogólnounijnego, natomiast inne są obecnie wprowadzane do przepisów unijnych.

(9) W odniesieniu do każdego zmienionego załącznika do konwencji chicagowskiej załącznik do niniejszej decyzji zawiera odesłania do odpowiednich przepisów Unii. Ponadto w załączniku do niniejszej decyzji szczegółowo przedstawiono różnice, które należy zgłosić ICAO.

(10) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w odpowiedzi na oficjalne pisma ICAO i które ma polegać na powiadomieniu o zastosowaniu się do nowych SARP przyjętych na 219. sesji Rady ICAO w odniesieniu do załączników 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 i 16 do konwencji chicagowskiej, o różnicach w stosunku do tych SARP lub o sprzeciwie wobec nich.

(11) Światowa pandemia COVID-19 negatywnie wpłynęła na operatorów statków powietrznych, producentów statków powietrznych i dostawców niższego szczebla dla producentów wyposażenia oraz opóźniła rozwój nowych systemów. Operatorzy statków powietrznych anulują lub odraczają dostawy statków powietrznych, w związku z czym dostawy statków powietrznych przewidziane w 2020 r. zostają odroczone do 2021 r. Nowo wyprodukowany statek powietrzny skonfigurowany do celów dostawy w 2020 r., która została przesunięta na rok 2021, wymaga ponownej konfiguracji zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie po dniu 1 stycznia 2021 r. Operatorzy statków powietrznych i producenci statków powietrznych narażeni są na nieuzasadnione obciążenia finansowe w przypadku konieczności modernizacji tych statków powietrznych. W związku z tym Komisja jest w trakcie przyjmowania 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 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).

[3] 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).

[4] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469 z dnia 14 lutego 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 139/2014 i rozporządzenie (UE) 2017/373 w odniesieniu do wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej, projektowania struktur przestrzeni powietrznej i jakości danych, bezpieczeństwa drogi startowej oraz uchylające rozporządzenie nr 73/2010 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1).

[5] 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).

szczeblu Unii przepisów umożliwiających odroczenie tego terminu, w drodze zmian do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota („CVR”) jest wykorzystywany jako wsparcie przy dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów. Opóźnienie we wprowadzeniu w życie dwudziestopięciogodzinnych zapisów z CVR zamiast dwugodzinnych nie stwarza istotnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, lecz dostosowuje korzyści dla bezpieczeństwa wynikające z dłuższego czasu rejestracji rozmów w kabinie pilota do obecnych realiów, z jakimi boryka się przemysł lotniczy. Unia zdecydowanie popiera starania ICAO na rzecz poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Biorąc jednak pod uwagę bezprecedensową sytuację spowodowaną pandemią COVID-19 i brak istotnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, Unia powinna poprzeć wspomniane zmiany.

(12) Stanowiskiem Unii podczas 221. sesji Rady ICAO w odniesieniu do planowanych zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 powinno być poparcie tych zmian, wyrażone przez działające wspólnie w imieniu Unii państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO.

(13) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6, które mają zostać ogłoszone przez sekretarza generalnego ICAO z zastosowaniem procedury oficjalnego pisma ICAO, powinno polegać na powiadomieniu o zastosowaniu się do tych zmian i ma ono zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w odpowiedzi na:

– oficjalne pismo ICAO 20/19 dotyczące przyjęcia zmiany 176 w załączniku 1,

– oficjalne pismo ICAO 20/16 dotyczące przyjęcia zmiany 79 w załączniku 3,

– oficjalne pismo ICAO 20/23 dotyczące przyjęcia zmiany 61 w załączniku 4,

– oficjalne pismo ICAO 20/18 dotyczące przyjęcia zmiany 44 w części I załącznika 6,

– oficjalne pismo ICAO 20/31 dotyczące przyjęcia zmiany 37 w części II załącznika 6,

– oficjalne pismo ICAO 20/32 dotyczące przyjęcia zmiany 23 w części III załącznika 6,

– oficjalne pismo ICAO 20/20 dotyczące przyjęcia zmiany 92 w tomie I załącznika 10,

– oficjalne pismo ICAO 20/21 dotyczące przyjęcia zmiany 92 w tomie II załącznika 10,

– oficjalne pismo ICAO 20/39 dotyczące przyjęcia zmiany 52 w załączniku 11,

– oficjalne pismo ICAO 20/35 dotyczące przyjęcia zmiany 15 w tomie I załącznika 14,

– oficjalne pismo ICAO 20/22 dotyczące przyjęcia zmiany 9 w tomie II załącznika 14,

– oficjalne pismo ICAO 20/24 dotyczące przyjęcia zmiany 41 w załączniku 15,

– oficjalne pismo ICAO 20/28 dotyczące przyjęcia zmiany 13 w tomie I załącznika 16,

– oficjalne pismo ICAO 20/29 dotyczące przyjęcia zmiany 10 w tomie II załącznika 16,

– oficjalne pismo ICAO 20/30 dotyczące przyjęcia zmiany 1 w tomie III załącznika 16,

wydane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), jest określone w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 221. sesji Rady ICAO, jest poparcie w całości proponowanych zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”).

2. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmian 46 i 39 w częściach I i II załącznika 6 do konwencji chicagowskiej, jest powiadomienie o zastosowaniu się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie oficjalne pismo ICAO.

Artykuł 3

1. Stanowiska, o których mowa w art. 1 i w art. 2 ust. 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii.

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

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący