KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.1.2026 r.
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 237. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

(i) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 237. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii planowanego przyjęcia zmiany 20 w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych;

(ii) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmiany 20 w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w odpowiednich pismach skierowanych do państw, w których wezwie ona umawiające się państwa ICAO do zgłoszenia 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 umawiającymi się państwami 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 2025–2028 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 umawiające się 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 237. lub dowolnej późniejszej sesji Rada ICAO rozpatrzy i przyjmie:

– zmianę 20 w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych, o której mowa w pismach skierowanych do państw AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 i AN 8/3-23/18, wynikającą z obrad na, odpowiednio, siódmym i ósmym posiedzeniu panelu ds. badania wypadków (AIGP/7 i AIGP/8) oraz trzecim posiedzeniu grupy ds. wdrożenia ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa (SIP-IG/3), a także z obrad na piątym posiedzeniu panelu ds. zarządzania bezpieczeństwem (SMP/5), dziewiątym posiedzeniu zespołu ds. zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (RPASP/9) i piątym posiedzeniu grupy roboczej ds. projektowania i eksploatacji lotnisk (ADOP/WG/5);

– odnosi się ona do przepisów dotyczących wypadków lotniczych, w tym do bezprawnej ingerencji, dochodzeń w przypadku konfliktu interesów (zestrzelenie statku powietrznego), materiałów dowodowych oraz wymogów dotyczących przekazywania danych o wypadkach/incydentach (ADREP). Odniesienia do załącznika 13 pojawiają się w proponowanych zmianach w załączniku 6 dotyczących ochrony zapisów danych lotu, bez wpływu na załącznik 13. Wreszcie obejmuje ona wynikającą z tego aktualizację załącznika 19 w odniesieniu do definicji krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) oraz w odniesieniu do noty dotyczącej systemu gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (SDCPS);

– zmiana ta może mieć wpływ na prawo UE, jak wyjaśniono bardziej szczegółowo poniżej.

Planowana zmiana obejmuje następujące kwestie:

– w związku z aktualizacją dotyczącą bezprawnej ingerencji i dochodzeń w przypadku konfliktu interesów proponowana zmiana ma na celu wyjaśnienie i zwiększenie odpowiedzialności państwa miejsca zdarzenia w zakresie dochodzeń w sprawie wypadków lotniczych, w szczególności w odniesieniu do przypadków bezprawnej ingerencji. W przypadku gdy taka ingerencja prowadziła do wypadków, niektóre państwa kończyły badanie zdarzenia lotniczego bez wydania sprawozdania końcowego, co podważa cele polegające na wyciąganiu wniosków na potrzeby poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Zmiana zawiera notę wyjaśniającą ten obowiązek, zapewniającą zakończenie badania zdarzenia lotniczego niezależnie od występowania czynów bezprawnych;

– ponadto zmiana dotyczy potencjalnych konfliktów interesów, które mogą wystąpić, gdy państwo miejsca zdarzenia jest związane z aktem bezprawnej ingerencji, co może prowadzić do kwestionowania bezstronności badań. Aby zagwarantować przejrzystość, niezależność, wiarygodność i obiektywizm, zachęca się państwo miejsca zdarzenia do dobrowolnego delegowania dochodzeń do państw trzecich lub organizacji regionalnych lub do zaangażowania ICAO w charakterze obserwatora. Propozycja ta jest udokumentowana jako wytyczne w dodatku G do załącznika 13,

mające na celu poprawę wiarygodności dochodzeń w przypadkach, w których może dojść do konfliktu interesów;

– w odniesieniu do zmiany materiału dowodowego proponuje się usunięcie słowa „dostępny” z istniejącego tekstu, ponieważ stanowi ono krok wstecz w odniesieniu do dostępu do materiału dowodowego podczas dochodzeń prowadzonych przez inspektorów ds. wypadków/incydentów. Wprowadza ona ograniczenie lub warunek i może być błędnie interpretowana, jeśli chodzi o udostępnianie danych inspektorom ds. wypadków/incydentów;

– odnośnie do usunięcia wstępnego sprawozdania z systemu przekazywania danych o wypadkach/incydentach („ADREP”), celem jest uproszczenie wymogów państw dotyczących zgłaszania wypadków i incydentów ICAO w ramach systemu ADREP. Ponadto proponuje się obniżenie wymogu dotyczącego maksymalnej masy przy składaniu ICAO sprawozdań końcowych, z 5 700 kg do 2 250 kg, w celu dostosowania go do wymogów ADREP dotyczących zgłaszania wypadków/incydentów;

– wreszcie w odniesieniu do aktualizacji terminu „krajowy program bezpieczeństwa” oznacza to, że jego definicja w załączniku 13 musi zostać zmieniona w celu odzwierciedlenia nowej definicji. W propozycji zmieniono również treść noty do sekcji 8.1 załącznika 13 poprzez wprowadzenie terminu „system gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (SDCPS)”. W obu przypadkach wniosek ma na celu zapewnienie spójności załącznika 13 z innymi załącznikami ICAO.

Przewiduje się, że zmiana, jeżeli zostanie przyjęta, zacznie obowiązywać od 23 listopada 2028 r., z wyjątkiem przepisów dotyczących definicji krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) oraz noty dotyczącej systemu gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (SDCPS), których rozpoczęcie stosowania przewiduje się na 26 listopada 2026 r.

Chociaż niektóre z proponowanych zmian odpowiadają częściom załącznika 13 ICAO, które nie zostały wprowadzone do rozporządzenia (UE) nr 996/2010[1], pozostałe są już ujęte w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010, a jeżeli zostaną przyjęte w proponowanej formie, zmiany w prawie Unii wynikające ze zmiany są mało prawdopodobne. Niemniej jednak po przyjęciu zmiany konieczne będzie przeprowadzenie dogłębnej oceny, w tym oceny potrzeby zgłoszenia różnic.

Powyższą ocenę przygotowano na podstawie wkładu europejskiej sieci organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (ENCASIA). Sieć ustanowiono na mocy art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i składa się ona z szefów organów ds. badania zdarzeń lotniczych wszystkich państw członkowskich lub, w przypadku organów pełniących różne funkcje, szefów ich oddziałów lotniczych lub ich przedstawicieli. ENCASIA ma m. in. obowiązek przygotowywania propozycji i doradzania instytucjom Unii we wszystkich kwestiach związanych z rozwojem i wdrażaniem unijnych strategii politycznych i przepisów związanych z badaniem zdarzeń lotniczych i zapobieganiem wypadkom i incydentom.

[1] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Proponowana zmiana i jej związek z obowiązującymi przepisami Unii

Zmiana 20 w załączniku 13

Proponowana zmiana, o której mowa w pismach skierowanych do państw AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 i AN 8/3-23/18, obejmuje przepisy rozporządzenia (UE) nr 996/2010.

Przedmiot planowanej zmiany wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii zgodnie z art. 3 ust. 2 ostatnia część TFUE.

Proponowana zmiana przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. Unia uznaje potrzebę usprawnienia dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, w tym wyjaśnienia i zwiększenia odpowiedzialności państwa miejsca zdarzenia w dochodzeniach w sprawie wypadków lotniczych, w szczególności w odniesieniu do przypadków bezprawnej ingerencji, wyjaśnienia materiałów dowodowych, uproszczenia zgłaszania do ADREP, obniżenia progu masy na potrzeby przedkładania ICAO ostatecznych sprawozdań z wypadków oraz nowej definicji krajowego programu bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie zmian w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych.

Celem proponowanych zmian jest realizacja kilku odrębnych zamierzeń: Mają one pomagać w wyjaśnieniu odpowiedzialności państw za przeprowadzanie badań zdarzeń lotniczych i publikowanie sprawozdań końcowych nawet w przypadku bezprawnej ingerencji, a tym samym zwiększenie bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapobieganie przedwczesnemu zakończeniu badań. Podejmują one również ewentualne konflikty interesów, sugerując, aby państwa delegowały badania do podmiotów zewnętrznych w celu zapewnienia bezstronności i przejrzystości. Ponadto mają one na celu poprawę nieograniczonego dostępu inspektorów do niezbędnych danych. Usunięcie wstępnego sprawozdania ADREP i niższe maksymalne progi masy do celów zgłaszania ICAO mają na celu uproszczenie procedur i zapewnienie bardziej kompleksowego gromadzenia danych. Ponadto aktualizacje terminów, takich jak „krajowy program bezpieczeństwa", oraz wprowadzenie „systemu gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa" mają na celu zachowanie spójności między załącznikami do konwencji chicagowskiej.

W obecnych ramach prawnych UE, a mianowicie w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010, zauważa się, że należy szczególnie uwzględnić załącznik 13 do konwencji chicagowskiej i jego późniejsze zmiany, w których ustanowiono międzynarodowe normy i zalecane praktyki w zakresie badania wypadków i incydentów statków powietrznych. Nie stwierdzono potrzeby zmiany rozporządzenia (UE) nr 996/2010 ani przyjęcia nowego aktu ustawodawczego.

W opracowaniu wniosku dotyczącego zmiany 20 pomogli przedstawiciele państw członkowskich UE i Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako członkowie i obserwatorzy grupy roboczej ENCASIA WG 7, odpowiedzialnej za koordynację opinii organów ds. badania zdarzeń lotniczych w odniesieniu do pism ICAO skierowanych do państw dotyczących dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

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 proponowaną zmianę 20 w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych powinno być 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, 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

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „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 organu lub stroną umowy[2].

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”[3]. Jak wyjaśniono powyżej, przedmiot zmiany wchodzi w zakres prawa Unii (tj. rozporządzenia (UE) nr 996/2010).

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. Zgodnie z art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej ustanowione przez ICAO normy i zalecane metody postępowania, po ich przyjęciu i wejściu w życie, stają się wiążące dla wszystkich umawiających się państw ICAO: „Przyjęcie przez Radę załączników określonych w art. 54 pkt I) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu posiedzeniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu umawiającemu się państwu. Wszelkie takie załączniki lub zmiany załącznika stają się skuteczne w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom albo po upływie dłuższego okresu określonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw zgłosi Radzie swój sprzeciw”. Jak wyjaśniono powyżej, przewidywana zmiana w załączniku 13 może mieć decydujący

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

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

wpływ na treść prawodawstwa Unii. Konkretnie, zmiana ta spowoduje konieczność dostosowania obecnych procedur roboczych organów ds. badania zdarzeń lotniczych regulowanych rozporządzeniem (UE) nr 996/2010.

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 przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte 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 poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść przyjętego aktu odnoszą się do wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym 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.

2026/0028 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 237. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany w załączniku 13 – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z jego 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 dnia 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona 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”), które oznacza jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

(4) Rada ICAO zamierza przyjąć podczas swojej 237. sesji zmianę 20 w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych.

(5) Głównym celem zmiany 20 w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych jest poprawa bezpieczeństwa lotnictwa poprzez zapewnienie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

(6) Proponowane zmiany zmierzają do osiągnięcia tych celów poprzez doprecyzowanie odpowiedzialności państw za zakończenie badań w sprawie zdarzeń lotniczych i publikowanie sprawozdań końcowych, nawet w przypadkach bezprawnej ingerencji, zapobiegając tym samym przedwczesnemu zakończeniu badań. Odnoszą się one do ewentualnych konfliktów interesów, sugerując, aby badania delegowano do podmiotów zewnętrznych w celu zapewnienia większej bezstronności i przejrzystości. Zmiany te ułatwiają również dostęp inspektorów do danych poprzez usunięcie ograniczeń. Upraszczają one również procedury składania ICAO sprawozdań poprzez zniesienie wymogu wstępnego sprawozdania ADREP oraz obniżenie progów maksymalnej masy statków powietrznych w odniesieniu do składania ICAO sprawozdań końcowych. Ponadto zaktualizowano w nich terminologię w celu zapewnienia spójności między załącznikami do konwencji chicagowskiej.

(7) W opracowaniu wniosku dotyczącego zmiany 20 pomogła Europejska sieć organów ds. badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (ENCASIA), ustanowiona na mocy art. 7 rozporządzenia (UE) nr 996/2010[4], której obowiązkiem jest 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 ma być zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ zmiana 20 w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej i może mieć decydujący wpływ na prawo UE, w szczególności na rozporządzenie (UE) nr 996/2010.

(9) Stanowisko Unii na 237. sesji Rady ICAO lub na jakiejkolwiek kolejnej sesji w kwestii przyjęcia planowanej zmiany 20 w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych, powinno polegać na poparciu tych zmian w całości i zastosowaniu się do nich.

(10) 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.

(11) 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.

(12) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmiany 20 w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej– Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych, 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,

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1) Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 237. sesji Rady ICAO lub na jakiejkolwiek kolejnej sesji, jest poparcie w całości proponowanej zmiany w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych.

2) Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowaną zmianę w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zgłoszenie zastosowania się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych międzynarodowych norm po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych międzynarodowych norm zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

   W przypadku gdy przepisy Unii odbiegają od zmienionych przez ICAO norm zawartych w załączniku 13 do 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 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 w imieniu Unii państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.

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