KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.5.2020 r.
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia poprawki 91 do tomu III załącznika 10 oraz zgłoszenia różnicy dotyczącej daty rozpoczęcia stosowania poprawki 13 do tomu I załącznika 14, poprawki 40C do załącznika 6, poprawki 77B do załącznika 3 oraz poprawki 39 do załącznika 15

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

– decyzji ustanawiającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w związku z planowanym przyjęciem przez Radę ICAO podczas jednego z najbliższych posiedzeń poprawki 91 do tomu III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej;

– decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia poprawki 91 do załącznika 10 w oficjalnym piśmie, w którym wzywa się państwa członkowskie do zgłoszenia sprzeciwu, zgłoszenia wszelkich różnic albo zgodności z przyjętym środkiem;

– decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do poprawki 13 do załącznika 14 – Lotniska, tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk, poprawki 40C do załącznika 6 – Eksploatacja statków powietrznych – Międzynarodowy, zarobkowy transport lotniczy – samoloty, poprawki 39 do załącznika 15 – Służby informacji lotniczej, a także poprawki 77B do załącznika 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej dotyczącej nowego globalnego formatu na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, w którym wzywa się państwa członkowskie do zgłoszenia różnicy w odniesieniu do zgodności z datą rozpoczęcia stosowania, która ma być opóźniona o okres 6 miesięcy w stosunku do daty rozpoczęcia stosowania określonej w odpowiednich oficjalnych pismach ICAO.

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.

Obowiązkowe funkcje Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, które określa się mianem załączników do konwencji chicagowskiej.

Po przyjęciu takich środków państwa ICAO są zobowiązane do zgłoszenia sprzeciwu, wszelkich różnic albo ich zgodności ze środkiem, zanim środki wejdą w życie i staną się prawnie wiążące.

2.3. Planowany akt Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

2.3.1. Przyjęcie poprawki 91 do tomu III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej dotyczącej systemu selektywnego wywoływania (SELCAL)

Podczas jednego z najbliższych posiedzeń Rada ICAO ma przyjąć poprawkę 91 do tomu III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej dotyczącą systemu selektywnego wywoływania (SELCAL).

Celem poprawki 91 do tomu III załącznika 10 jest zmiana załącznika 10 do konwencji chicagowskiej – Łączność lotnicza, tom III – Systemy łączności, część II – Systemy łączności głosowej w odniesieniu do SELCAL. W poprawce 91 do tomu III załącznika 10 wprowadza się nowe tony w celu rozszerzenia dostępnej puli kodów SELCAL, a tym samym ograniczenia występowania fałszywych wskazań w kabinie pilota. Poprawkę 91 do tomu III załącznika 10 opracowano podczas drugiego posiedzenia grupy roboczej Panelu Komunikacji ds. infrastruktury do przesyłania danych (CP DCIWG/2) i nie uznano jej za sporną na poziomie technicznym.

Przewiduje się, że poprawka 91 do tomu III załącznika 10 będzie stosowana od dnia 5 listopada 2022 r., kiedy to stanie się prawnie wiążąca dla stron konwencji chicagowskiej.

2.3.2. Data rozpoczęcia stosowania nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej

W 2016 r. Rada ICAO przyjęła nową metodykę oceny i meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, znaną powszechnie jako *Global Reporting Format for Runway Surface Conditions* (globalny format na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej), której celem jest umożliwienie zharmonizowanej oceny i zharmonizowanego meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej oraz odpowiednio poprawa oceny osiągów podczas startu i lądowania dokonywanej przez załogi lotnicze.

Nowy globalny format ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, mający zastosowanie od dnia 5 listopada 2020 r., przewidziano w poprawce 13 do załącznika 14 – Lotniska, tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk, poprawce 40C do załącznika 6 – Eksploatacja statków powietrznych – Międzynarodowy, zarobkowy transport lotniczy – samoloty, poprawce 77B do załącznika 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz poprawce 39 do załącznika 15 – Służby informacji lotniczej.

Ze względu na pandemię COVID wdrożenie nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej od chwili pierwotnie przewidzianej przez ICAO jest nierealne na poziomie Unii i w związku z tym Komisja prawdopodobnie podejmie decyzję o odroczeniu tej daty na poziomie Unii, wprowadzając odpowiednie zmiany do stosownych rozporządzeń Komisji[1]. Obecnie nie jest również pewne, czy Rada ICAO

[1] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1.
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.
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

włączy do porządku obrad 220. lub 221. posiedzenia punkt dotyczący ewentualnego odroczenia daty rozpoczęcia stosowania nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, a jeśli tak, jaką decyzję podejmie w tej sprawie Rada ICAO. W związku z tym, jeśli Rada ICAO nie odroczy tej daty w odpowiednim czasie, z dowolnego powodu, należy dopilnować, aby państwa członkowskie zgłosiły różnicę obejmującą ewentualne odroczenie przyjęte na poziomie Unii.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Poprawka 91 do tomu III załącznika 10

3.1.1. Główne zmiany, które mają zostać wprowadzone poprawką 91 do tomu III załącznika 10, i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Główną zmianą, która ma zostać wprowadzona we wniosku dotyczącym poprawki 91 do tomu III załącznika 10, jest wprowadzenie nowych tonów w celu rozszerzenia dostępnej puli kodów SELCAL, a tym samym ograniczenia występowania fałszywych wskazań w kabinie pilota. Właściwości systemu SELCAL były pierwotnie przedmiotem zaleceń sformułowanych w latach 50. XX wieku, kiedy to nie można było zagwarantować określonych poziomów osiągów. Wyposażenie produkowane od lat 70. ubiegłego wieku lepiej spełnia te wymogi, w związku z czym należy uznać jego jednolite stosowanie w celu zapewnienia bezpieczeństwa i regularności żeglugi międzynarodowej. Zalecenie dotyczące obwiedni modulacji podzielono jednak na normę i zalecenie, ponieważ jego jednolite stosowanie jest jedynie pożądane.

ICAO zapewnia również mechanizm umożliwiający wprowadzanie nowych tonów przy minimalnym wpływie na operatorów statków powietrznych. Wczesne wyposażenie naziemne, które można uzyskać po niższych kosztach, pozwoli na stopniową instalację na statkach powietrznych, realizowaną głównie na etapie produkcji.

Unia odnotowuje niedobór kodów SELCAL, które można by przypisać do danego statku powietrznego, oraz środki mające na celu złagodzenie tego niedoboru poprzez zwiększenie liczby znaków, które można wykorzystywać w kodzie SELCAL przypisanym do nowego statku powietrznego.

SELCAL nie odgrywa zbyt dużej roli dla europejskich służb żeglugi powietrznej. Jest to jednak jeden ze środków komunikacji, istnieje standardowy sposób jego wypełniania w planie lotu, a niektórzy operatorzy statków powietrznych mogą zwrócić się do organu służb ruchu lotniczego o jego wykorzystanie w pewnych sytuacjach. Zdarza się to jednak bardzo rzadko.

SELCAL wymieniono w wytycznych EASA, w wykazie możliwych rozwiązań, w rozporządzeniu (UE) nr 923/2012 oraz w rozporządzeniu (UE) 2020/469 zmieniającym załącznik IV (część ATS) do rozporządzenia (UE) 2017/373.

Poprawka 91 do tomu III załącznika 10 dotyczy głównie tych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które świadczą usługi dla regionu ICAO Północnego Atlantyku (NAT), oceanicznej przestrzeni powietrznej nad Oceanem Atlantyckim, a także usługi menedżera sieci, w szczególności zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planu lotu (IFPS). Odpowiednie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej będą musiały zainstalować wymagane ulepszenia techniczne. Menedżer sieci będzie musiał zaktualizować

---

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.

IFPS, aby umożliwić systemowi przyjęcie nowych kodów SELCAL w celu uniknięcia odrzucenia planów lotu z powodu nierozpoznania kodu.

Lit. c) CNS.TR.100 „Metody pracy i procedury operacyjne instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub dozorowania" rozporządzenia (UE) 2017/373 odnosi się do tomu III załącznika 10 ICAO do poprawki 89 włącznie i będzie wymagała odpowiedniej zmiany na poziomie Unii.

3.2. Globalny format na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej

3.2.1. Data rozpoczęcia stosowania nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej

Jak wynika z dochodzeń w sprawach wypadków, normy dotyczące oceny i meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej nie są ujednolicone, co istotnie przyczynia się do wypadnięć z drogi startowej, w szczególności kiedy droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona. W związku z tym ICAO zmieniła szereg norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) w kilku załącznikach do konwencji chicagowskiej. Niektóre z tych zmian wymagały dostosowania obowiązującego prawa Unii. Potrzeba ta znalazła już odzwierciedlenie w aktach wykonawczych i aktach delegowanych Komisji[2].

Poprawka 77B do załącznika 3, poprawka 13 do załącznika 14, poprawka 40C do załącznika 6 i poprawka 39 do załącznika 15 do konwencji chicagowskiej, których celem jest ograniczenie incydentów i wypadków związanych z wypadnięciem z drogi startowej, zostały przyjęte przez Radę ICAO w 2016 r. i będą miały zastosowanie od dnia 5 listopada 2020 r. Zmiany te uwzględniono już na szczeblu Unii w rozporządzeniach wykonawczych (UE) 2020/469 i 2019/1387.

Ze względu na opóźnienia we wdrażaniu spowodowane przez COVID-19 oraz w odpowiedzi na obecny brak zasobów zarówno w przypadku właściwych organów, jak i zainteresowanych operatorów, Komisja zamierza jednak odroczyć datę rozpoczęcia stosowania odpowiednich aktów wykonawczych i aktów delegowanych Komisji o okres 6 miesięcy.

[2] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469 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.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1.
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.
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.

3.3. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

3.3.1. W odniesieniu do poprawki 91 do tomu III załącznika 10

Proponowanym stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, jest poparcie przyjęcia proponowanej poprawki 91 do tomu III załącznika 10 w całości. W związku z tym, po przyjęciu jej przez Radę ICAO i powiadomieniu o niej oficjalnym pismem, zgodnie ze stanowiskiem Unii państwa członkowskie powinny zgłosić zgodność z przyjętym środkiem.

3.3.2. W odniesieniu do daty rozpoczęcia stosowania nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej

Jeżeli chodzi o wdrożenie nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, przy jednoczesnym pełnym poparciu tego formatu, ale z należytym uwzględnieniem wpływu kryzysu związanego z COVID-19 na zdolność państw członkowskich i zainteresowanych operatorów do jego wdrożenia zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów ICAO, proponowane stanowisko, jakie ma zostać przyjęte w imieniu Unii, jest następujące:

– jeśli kwestia odroczenia terminu nie zostanie włączona do porządku obrad Rady ICAO podczas jej 220. lub 221. posiedzenia lub jeśli Rada ICAO nie podejmie decyzji o odroczeniu terminu o 6 miesięcy, stanowisko Unii powinno polegać na zgłoszeniu różnic w przypadku odroczenia terminu przewidzianego w odpowiednich przepisach UE o 6 miesięcy. Państwa członkowskie UE zgłoszą różnicę, informując jednocześnie ICAO, że wdrożenie, tj. zgodność z nowym globalnym formatem ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, zostanie opóźnione o okres 6 miesięcy.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewiduje 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 organu czy też stroną danej umowy[3].

Termin „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje on ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”[4].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

---

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

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

Poprawka 91 do tomu III załącznika 10, która ma zostać przyjęta przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, stanowi akt wywołujący skutki prawne. Wywołuje ona skutki prawne, ponieważ zmienia szereg norm, które mogą doprowadzić do powstania wiążącego zobowiązania prawnego na mocy prawa międzynarodowego.

Ponadto poprawka 91 do tomu III załącznika 10 zmienia „zalecenie" w normę, a normę obniża do rangi „zalecenia". Pomimo użycia określenia „zalecenia" powodują one zmianę sytuacji prawnej, jaka istniała w ramach wcześniejszych norm. Zmiana statusu przepisów powoduje powstanie różnych zobowiązań w odniesieniu do państw.

Jeżeli chodzi o zgłoszenie różnic dotyczących daty rozpoczęcia stosowania nowego globalnego formatu ICAO na potrzeby meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, wspólne stanowisko Unii zapewniłoby, aby wszystkie państwa członkowskie zgłaszały różnice w ramach marginesu niniejszej decyzji wynikającej z wyłącznej kompetencji Unii, a zatem spełniały wymogi art. 38 konwencji chicagowskiej, w związku z czym nie można byłoby uznać, że naruszają swoje zobowiązania wynikające z konwencji chicagowskiej.

Poprawki te nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji 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 którego kwestii ma być 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 planowanych aktów dotyczą wspólnej polityki transportowej.

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

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

2020/0098 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do planowanego przyjęcia poprawki 91 do tomu III załącznika 10 oraz zgłoszenia różnicy dotyczącej daty rozpoczęcia stosowania poprawki 13 do tomu I załącznika 14, poprawki 40C do załącznika 6, poprawki 77B do załącznika 3 oraz poprawki 39 do załącznika 15

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.

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

(4) Podczas jednego z najbliższych posiedzeń Rada ICAO ma przyjąć poprawkę 91 do tomu III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej dotyczącą systemu selektywnego wywoływania (SELCAL).

(5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ proponowana poprawka 91 do tomu III załącznika 10 będzie wiążąca dla Unii i może wywrzeć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373[5]. Poprawka będzie, po jej przyjęciu, wiążąca dla wszystkich państw ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej ramach. Art. 38 konwencji chicagowskiej zobowiązuje umawiające się państwa do powiadomienia ICAO, jeżeli zamierzają odstąpić od jakiejś normy, w ramach mechanizmu powiadamiania o różnicach.

[5] 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).

(6) Głównym celem poprawki 91 do tomu III załącznika 10 jest wprowadzenie nowych tonów w celu rozszerzenia dostępnej puli kodów SELCAL, a tym samym ograniczenia występowania fałszywych wskazań w kabinie pilota. Wprowadza ona również zmiany dotyczące wymogów w zakresie właściwości systemu i zapewnia mechanizm wprowadzania nowych kodów przy minimalnym wpływie na operatorów statków powietrznych.

(7) Unia zdecydowanie popiera starania ICAO na rzecz poprawy bezpieczeństwa lotniczego dzięki zapewnieniu bezpiecznego i dokładnego świadczenia usług łączności, nawigacji i dozorowania. Unia powinna zatem poprzeć wyżej wymienione poprawki.

(8) Stanowisko Unii podczas jednego z najbliższych posiedzeń Rady ICAO w odniesieniu do planowanej poprawki 91 do tomu III załącznika 10 ma zostać wyrażone przez działające wspólnie w imieniu Unii państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO.

(9) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO poprawki 91 do załącznika 10, które ma zostać ogłoszone przez sekretarza generalnego ICAO z zastosowaniem procedury oficjalnego pisma ICAO, powinno polegać na zgłoszeniu zgodności z tą poprawką i ma zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii.

(10) W 2016 r. Rada ICAO przyjęła poprawki do szeregu załączników do konwencji chicagowskiej, których celem jest ograniczenie incydentów i wypadków związanych z wypadnięciem z drogi startowej. Poprawki te przedstawiono w oficjalnych pismach o nr ref. AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 i AN 11/1.3.29-16/12 i będą miały one zastosowanie w umawiających się państwach ICAO od dnia 5 listopada 2020 r. („poprawki”).

(11) Unia zdecydowanie popiera starania ICAO na rzecz poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Zmiany te – wprowadzające nową, zharmonizowaną metodykę oceny i meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej – przyczynią się do zmniejszenia ryzyka wypadnięć z drogi startowej podczas lądowania z powodu zanieczyszczenia jej np. śniegiem, lodem, błotem pośniegowym lub wodą.

(12) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1397[6] i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469[7] włączają te poprawki do prawa Unii.

(13) Rozporządzenia wykonawcze (UE) 2020/469 i 2019/1387 będą częściowo obowiązywać od dnia 5 listopada 2020 r. zgodnie z datą rozpoczęcia stosowania poprawek. COVID-19 ma jednak znaczący wpływ na starania podejmowane przez państwa członkowskie i zainteresowane strony z sektora lotnictwa w celu przygotowania się do stosowania nowych środków wymienionych w poprawce 77B do załącznika 3, poprawce 13 do załącznika 14, poprawce 40C do załącznika 6 i poprawce 39 do załącznika 15 do konwencji chicagowskiej.

(14) Postęp utrudniły w szczególności ograniczenia w przemieszczaniu się i częściowe bezrobocie pracowników, połączone z dodatkowym obciążeniem pracą koniecznym do poradzenia sobie ze znacznymi negatywnymi skutkami COVID-19 dla wszystkich zainteresowanych stron.

---

6 Dz.U. L 229 z 5.9.2019, s. 1.

7 Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1.

(15) Zarówno właściwe organy, jak i operatorzy doświadczają trudności w przygotowaniu się do wdrożenia poprawek. Konieczne może być zatem odroczenie o 6 miesięcy daty rozpoczęcia stosowania przewidzianej w rozporządzeniach wykonawczych (UE) 2020/469 i 2019/1387.

(16) Jeżeli Rada ICAO nie odroczy daty rozpoczęcia stosowania poprawek o 6 miesięcy, podczas gdy na mocy prawa Unii data rozpoczęcia stosowania odpowiednich norm ICAO zostanie odroczona o 6 miesięcy, stanowisko Unii powinno polegać na zgłoszeniu różnicy zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej oraz poinformowaniu ICAO o zamiarze opóźnienia daty rozpoczęcia stosowania poprawek o okres 6 miesięcy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na jednym z najbliższych posiedzeń Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), polega na poparciu w całości proponowanej poprawki 91 do tomu III załącznika 10 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”).

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii po przyjęciu przez Radę ICAO poprawki 91 do tomu III załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, polega na zgłoszeniu zgodności z przyjętym środkiem w odpowiedzi na odpowiednie oficjalne pismo ICAO.

Artykuł 2

Jeżeli Rada ICAO nie odroczy daty rozpoczęcia stosowania poprawki 77B do załącznika 3, poprawki 13 do załącznika 14, poprawki 40C do załącznika 6 i poprawki 39 do załącznika 15 do konwencji chicagowskiej, a Unia zmieni rozporządzenia wykonawcze (UE) 2020/469 i 2019/1387 oraz rozporządzenie delegowane C(2020) 710 final[8] w celu opóźnienia ich stosowania o 6 miesięcy, należy zgłosić odpowiednią różnicę w stosunku do daty rozpoczęcia stosowania poprawki 77B do załącznika 3, poprawki 13 do załącznika 14, poprawki 40C do załącznika 6 i poprawki 39 do załącznika 15 do konwencji chicagowskiej obejmującą okres 6 miesięcy.

Artykuł 3

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 akapit pierwszy, wyrażają państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO.

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

[8] Rozporządzenie delegowane Komisji C(2020) 710 final zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący