



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.1.2022 r.
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 225. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie:

- (i) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 225. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tomu IV, zmiany 17 do załącznika 14 tomu I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, oraz
- (ii) stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w odpowiednich pismach skierowanych do państw, w których wezwie ona państwa członkowskie ICAO do zgłoszenia sprzeciwu, 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 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 (SARPs), które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej taki załącznik lub zmiana załącznika stają się skuteczne w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom ICAO albo po upływie dłuższego okresu określonego przez Radę ICAO, chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw ICAO złoży swój sprzeciw.

Po przyjęciu takich środków państwa ICAO są zobowiązane do 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 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. Planowane akty ICAO i ich związek z obowiązującymi przepisami unijnymi

Oczekuje się, że podczas swojej 225. lub dowolnej późniejszej sesji Rada ICAO przyjmie:

- zmianę 178 do załącznika 1 dotyczącą uznawania elektronicznych licencji personelu na całym świecie;
- zmianę 47 do załącznika 6 część I dotyczącą operacji o wydłużonym czasie zmiany kierunku (EDTO), kamizelek ratunkowych dla niemowląt, systemów ostrzegania o bliskości ziemi, systemów ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej oraz minimów widzialności;
- zmianę 40 do załącznika 6 część II dotyczącą minimów widzialności oraz proporcjonalnych postanowień w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów mających zastosowanie do lotnictwa ogólnego;
- zmianę 24 do załącznika 6 część III dotyczącą minimów widzialności, lotnisk zapasowych na platformie morskiej potrzebnych do prowadzenia operacji śmigłowców dalekiego zasięgu i przewozu materiałów niebezpiecznych;
- zmianę 7 do załącznika 7 dotyczącą rejestracji, wyrejestrowania i przeniesienia rejestracji statków powietrznych;
- zmianę 109 do załącznika 8 dotyczącą obowiązków państwa w przypadku modyfikacji i napraw dokonywanych przez osoby trzecie, postanowień w zakresie dławienia ognia w przedziałach ładunkowych oraz obsługi statków powietrznych niezarejestrowanych w państwie, które wydało zatwierdzenie organizacji obsługi technicznej;
- zmianę 91 do załącznika 10 tom IV dotyczącą wprowadzenia pokładowego systemu zapobiegania kolizjom X (ACAS X) oraz ograniczenia występowania fałszywych alarmów ACAS w statkach powietrznych wyposażonych w aktualny ACAS z możliwością nadzoru hybrydowego;
- zmianę 17 do załącznika 14 tom I dotyczącą ratownictwa i gaszenia pożarów w lotnictwie ogólnym;
- zmianę 18 do załącznika 17 wynikającą z przeglądu załącznika 17 dokonanego na trzydziestym drugim posiedzeniu Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP/32), które odbyło się w dniach 31 maja – 4 czerwca 2021 r.;
- zmianę 29 do załącznika 9 dotyczącą występowania ognisk chorób w lotnictwie i zwalczania handlu ludźmi, wynikającą z zaleceń wydanych podczas dwunastego

posiedzenia zespołu ds. ułatwień (FALP/12), które odbyło się w dniach 13–23 lipca 2021 r.,

(„planowane akty”).

Cele planowanych aktów to:

Zmiana 178 do załącznika 1

Dodanie do załącznika 1 rozdziału 5 „Specyfikacje dotyczące licencji personelu lotniczego” dotyczącego wdrożenia systemu elektronicznych licencji personelu w celu poprawy efektywności i uznawania takich licencji na całym świecie.

Przewiduje się, że zmiana zacznie obowiązywać w dniu 3 listopada 2022 r.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I

W kontekście operacji o wydłużonym czasie zmiany kierunku (EDTO) celem jest zmiana rozdziału 4 i usunięcie całego załącznika C. Zmiana dotyczy istotnych systemów EDTO i ma na celu wyjaśnienie, że nie można przekroczyć najbardziej restrykcyjnego ograniczenia odległości dolotu EDTO oraz że należy to rozważyć na etapie dyspozycji. Uchyła się załącznik C stanowiący materiały zawierające wytyczne, ponieważ podręcznik na temat EDTO (dokument 10085) zawiera pełny zestaw wytycznych dotyczących EDTO.

Jeżeli chodzi o kamizelki ratunkowe dla niemowląt, w załączniku 6 część I dodaje się nowe uwagi z dodatkowymi wytycznymi dotyczącymi posiadania na pokładzie kamizelek ratunkowych dla niemowląt. Umawiające się państwa nie są prawnie zobowiązane do powiadamiania o zgodności lub niezgodności z uwagami.

W odniesieniu do systemów ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS), na podstawie przeglądu ostatnich wypadków, celem jest podniesienie statusu określonego w załączniku 6 część I zalecenia dotyczącego GPWS statków powietrznych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nie większej niż 5 700 kg i dopuszczonych do przewożenia więcej niż pięciu, ale nie więcej niż dziewięciu pasażerów i określenia go jako normy.

W kontekście systemów ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej w rozdziale 1 celem jest wprowadzenie nowej normy wraz z nowymi definicjami, w których wymaga się montowania na etapie produkcji (ang. *forward fitting*) systemów ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej w przypadku statków powietrznych wykorzystywanych do zarobkowego transportu lotniczego.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I, zmiana 40 do załącznika 6 część II i zmiana 24 do załącznika 6 część III dotyczące minimów operacyjnych lotniska opartych na charakterystykach i rejestratorów lotu

Jeśli chodzi o minima widzialności w kontekście minimów operacyjnych lotniska opartych na charakterystykach, koncepcja tych minimów oferuje możliwość przyznania minimów widzialności, tj. zastosowania niższych minimów na podstawie charakterystyk infrastruktury naziemnej i systemów statków powietrznych.

Jednym z celów zmian do załącznika 6 jest uniknięcie odniesień do konkretnych systemów – takich jak systemy polepszające widzenie i wskaźniki przeziernie typu HUD – oraz zapewnienie bardziej ogólnego, neutralnego pod względem technologicznym tekstu, aby uwzględnić dalszy rozwój w tej dziedzinie. Kolejna zmiana polega na wprowadzeniu definicji podstawowego i zaawansowanego statku powietrznego, gdzie zaawansowany statek powietrzny, oprócz wyposażenia wymaganego w przypadku danej operacji, posiada dodatkowe wyposażenie w porównaniu z podstawowym statkiem powietrznym, który posiada jedynie niezbędne wyposażenie i w związku z tym nie kwalifikuje się do żadnych minimów

widzialności. Zmiana ta stanowi pierwszy etap wprowadzania koncepcji minimów operacyjnych lotniska opartych na charakterystykach do działalności komercyjnej w celu ułatwienia zrozumienia tej koncepcji oraz umożliwienia spisania norm w sposób bardziej ogólny.

Ponadto uchyla się dodatek H do załącznika 6 część I, ponieważ informacje na temat stosowania systemów automatycznego lądowania, wskaźników przeziernych typu HUD i systemów widzenia są obecnie zawarte w podręczniku dotyczącym operacji w każdych warunkach meteorologicznych (dokument 9365). Umawiające się państwa nie są prawnie zobowiązane do powiadamiania o zgodności lub niezgodności z materiałami zawierającymi wytyczne.

W odniesieniu do rejestratorów lotu celem jest zmiana obowiązujących norm w załączniku 6 w celu wprowadzenia wymogów dotyczących producentów i instalatorów systemów rejestratorów lotu w zakresie przekazywania informacji niezbędnych do utrzymania sprawności rejestratorów lotu. W wymaganiach wyjaśniono również okresowy charakter zadania obsługi mającego zastosowanie do rejestratora parametrów lotu.

Zmiana 40 do załącznika 6 część II oraz zmiana 17 do załącznika 14 tom I dotycząca postanowień w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów mających zastosowanie do lotnictwa ogólnego

Celem zmiany jest wprowadzenie nowego zalecenia w załączniku 6 część II sekcja 2 (Operacje z zakresu lotnictwa ogólnego) i nowych norm w załączniku 6 część II sekcja 3 (Samoloty duże i turbodrzutowe) oraz w załączniku 14 tom I rozdział 9.

W odniesieniu do załącznika 6 część II działy 2 i 3 celem jest wyraźne wskazanie konieczności rozważenia przez operatora dostępności urządzeń i służb ratowniczo-gaśniczych na lotnisku, na którym ma być prowadzona zamierzona operacja.

Proponowane zalecenie, które ma zostać zawarte w załączniku 6 część II sekcja 2, umożliwia zainteresowanym operatorom lotnictwa ogólnego (w ramach systemu UE – operatorom prowadzącym operacje niezarobkowe) ocenę przydatności lotniska, na którym ma być prowadzona zamierzona operacja, oraz uwzględnienie w tej ocenie dostępności urządzeń ratowniczo-gaśniczych. W przypadku operatorów podlegających postanowieniom załącznika 6 część II sekcja 3 (w systemie UE – operatorów skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym), którzy są zobowiązani do wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem, w sytuacji wyboru lotniska, na którym operatorzy będą prowadzili działalność, ich system powinien uwzględniać konieczność rozważenia odpowiednich urządzeń ratowniczo-gaśniczych.

Ponadto ICAO proponuje wyłączenie lotnictwa ogólnego z postanowień dotyczących ratownictwa i gaszenia pożarów zawartych w załączniku 14 – Lotniska, tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk. Niektóre państwa interpretują obecne brzmienie jako oznaczające, że wszystkie lotniska, niezależnie od wielkości i rodzaju operacji, muszą posiadać specjalne urządzenia ratowniczo-gaśnicze. W przypadku małych lotnisk obsługujących wyłącznie lotnictwo ogólne stanowi to poważne obciążenie i prowadzi do ograniczenia godzin funkcjonowania, a nawet zamknięcia lotniska. Tymczasowe zamknięcie portów lotniczych lub ograniczenie godzin ich funkcjonowania samo w sobie stanowi zagrożenie, szczególnie dla statków powietrznych lotnictwa ogólnego, które mają bardziej ograniczony zasięg paliwa, często mogą latać tylko w ciągu dnia i są bardziej zależne od warunków pogodowych. Obecny wymóg dotyczący ratownictwa i gaszenia pożarów nie jest proporcjonalny przede wszystkim dlatego, że niewielka masa, prędkości startu i lądowania oraz ograniczona pojemność zbiorników paliwa małych statków powietrznych lotnictwa

ogólnego najprawdopodobniej nie doprowadzą do takiego wypadku przy starcie lub lądowaniu, który wymagałby udziału lotniskowej straży pożarnej.

Zmiana 24 do załącznika 6 część III

W kontekście lotnisk zapasowych na platformie morskiej potrzebnych do prowadzenia operacji śmigłowców dalekiego zasięgu zmiany norm i zalecanych metod postępowania mają na celu usunięcie aktualnie zalecanej praktyki niekorzystania z lotnisk zapasowych na platformie morskiej na wrogich obszarach. Obecnie wymaga się od operatora, aby przy podejmowaniu decyzji o skorzystaniu z takich lotnisk rozważył wszystkie istotne czynniki. Zmiana ta pozwala operatorowi na zaplanowanie lądowania na lotnisku zapasowym na platformie morskiej na wrogim obszarze pod warunkiem przeprowadzenia oceny ryzyka. Celem jest zarządzanie przez operatora zoptymalizowanym ładunkiem handlowym w sposób bezpieczny i efektywny pod względem wymogów dotyczących paliwa, zasięgu i dolotu, przy zachowaniu co najmniej równoważnego poziomu bezpieczeństwa, jak określono w obowiązujących postanowieniach.

W odniesieniu do przewozu materiałów niebezpiecznych śmigłowcem celem jest dodanie do załącznika 6 część III nowego rozdziału 12. Obecnie w części III nie ma odpowiednich norm, szczególnie pod względem postanowień dotyczących odpowiedzialności państwa operatora. Takie postanowienia są potrzebne, aby zapewnić bezpieczny nadzór nad operacjami związanymi z materiałami niebezpiecznymi i aby wyjaśnić wymogi dotyczące operatorów nieupoważnionych do przewozu materiałów niebezpiecznych. Postanowienia te opierają się na postanowieniach załącznika 6 część I i dostosowano je do załącznika 6 część III. Są one zgodne z „Instrukcjami Technicznymi Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Droga Powietrzną” (dokument 9284, Instrukcje techniczne).

Przewiduje się, że zmiany do załącznika 6 części I, II i III oraz załącznika 14 tom I zaczną obowiązywać w dniu 3 listopada 2022 r.

Zmiana 7 do załącznika 7

Aby ułatwić przenoszenie statków powietrznych z jednego państwa do drugiego, zharmonizować obecną praktykę, a także zwiększyć przejrzystość i spójność wymiany danych dotyczących własności statków powietrznych między państwami.

W odniesieniu do rejestracji statku powietrznego należy zmienić świadectwo rejestracji, aby wskazać, że jest ono wydawane właścicielowi statku powietrznego, operatorowi statku powietrznego lub innemu podmiotowi. Zmiana ta ma na celu odzwierciedlenie obecnych praktyk handlowych w branży lotniczej, takich jak leasing, w którym statek powietrzny jest eksploatowany przez podmiot inny niż właściciel statku powietrznego.

W odniesieniu do wyrejestrowania statku powietrznego – wprowadzenie wymogu wydania świadectwa wyrejestrowania statku powietrznego w przypadku wyrejestrowania statku powietrznego. Obecnie format i informacje zawarte w zgłoszeniu lub świadectwie wyrejestrowania wydanym przez wiele państw nie są ujednolicone, co prowadzi do opóźnień w rejestracji.

Przewiduje się, że zmiana 7 do załącznika 7 zacznie obowiązywać 2 listopada 2023 r. Przewiduje się jednak, że przepisy dotyczące świadectwa rejestracji zaczną obowiązywać 26 listopada 2026 r.

Zmiana 109 do załącznika 8

Celem jest zmiana SARPs określonych w załączniku 8, aby poprawić ich zrozumiałość oraz zapewnić, by państwa zatwierdzające wszelkie modyfikacje i naprawy (tj. państwa projektu modyfikacji) dobrze rozumiały swoją odpowiedzialność w zakresie ciągłej zdatności do lotu,

a także na wyjaśnieniu możliwości konstrukcyjnych w zakresie dławienia ognia w przedziałach ładunkowych dużych samolotów, śmigłowców i małych samolotów. Ponadto dodaje się uwagę wyjaśniającą, że proponowane postanowienia w części II rozdział 6 nie uniemożliwiają organizacji obsługi technicznej przeprowadzania obsługi statku powietrznego niezarejestrowanego w państwie, które wydało zatwierdzenie dla organizacji obsługowej, ani statku powietrznego bez rejestracji. Umawiające się państwa nie są prawnie zobowiązane do powiadamiania o zgodności lub niezgodności z uwagami.

Zmiana 109 do załącznika 8 będzie obowiązywała od dnia 3 listopada 2022 r.

Zmiana 91 do załącznika 10 tom IV

Celem jest zmiana istniejących SARPs w załączniku 10 tom IV, aby wprowadzić pokładowy system zapobiegania kolizjom X (ACAS X) w celu poprawy bezpieczeństwa, ograniczenia liczby niepotrzebnych alarmów, dostosowania się do nowych procedur i umożliwienia korzystania z innych źródeł nadzoru na potrzeby obsługi nowych typów statków powietrznych oraz ograniczenia częstotliwości występowania fałszywych alarmów ACAS. Przewiduje się, że zmiana zacznie obowiązywać w dniu 3 listopada 2022 r.

Zmiana 18 do załącznika 17

Celem jest wprowadzenie nowych lub zmiana istniejących SARPs w załączniku 17 do konwencji chicagowskiej związanych z kulturą bezpieczeństwa, programami bezpieczeństwa operatorów statków powietrznych, metodami wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu rejestrowanym oraz krajowymi programami kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego. Przewiduje się, że zmiana 18 zacznie obowiązywać w listopadzie 2022 r.

Zmiana 29 do załącznika 9

Proponowana zmiana 29 do załącznika 9 obejmuje między innymi nowe lub zmienione postanowienia dotyczące sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego, bezpieczeństwa podróży i dokumentów potwierdzających stan zdrowia, lotów z pomocą humanitarną i repatriacyjnych, ułatwień w transporcie lotniczym dla osób niepełnosprawnych, pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom oraz handlu ludźmi, a także niewielką zmianę w uwadze do danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) mającą na celu sprecyzowanie terminu „push”.

W szczególności w kontekście zdrowia w dniu 15 kwietnia 2020 r. Komitet ds. Transportu Lotniczego (C-DEC 219/3) zatwierdził zakres uprawnień grupy zadaniowej, której powierzono dokonanie przeglądu wszystkich SARPs związanych z ochroną zdrowia, wymienionych w załączniku 9, oraz odpowiednich materiałów zawierających wytyczne, opracowanie propozycji nowych lub zmienionych postanowień załącznika 9 oraz opracowanie odpowiednich materiałów zawierających wytyczne. Celem tych działań jest zapewnienie skutecznych środków ICAO, które państwa mogą wdrażać za pośrednictwem organów lotniczych wraz z wymogami dotyczącymi operatorów statków powietrznych i portów lotniczych, jak również innych zainteresowanych stron.

Rozważając dodanie nowych i zmienionych SARPs związanych z ochroną zdrowia, grupa zadaniowa zaproponowała nowe definicje i modyfikacje w rozdziale 1 (dezynsekcja i dezynfekcja statku powietrznego), w rozdziale 6 (lotniskowy plan awaryjny obejmujący ogniska chorób) i w rozdziale 8 (gromadzenie dokumentacji zdrowotnej, w miarę możliwości promowanie rozwiązań cyfrowych) oraz uzgodniła dodanie nowego rozdziału (rozdział 10) do załącznika 9 – Ułatwienia. Nowy rozdział 10 ma na celu pogrupowanie nowych i zmienionych SARPs związanych z ochroną zdrowia, w tym przeniesienie niektórych istniejących SARPs związanych z ochroną zdrowia z innych rozdziałów w załączniku 9 do proponowanego nowego rozdziału 10. Rozdział ten będzie obejmował 3 działy: A. Międzynarodowe przepisy dotyczące zdrowia i związane z nimi środki; B. Kontrola

dokumentacji zdrowotnej; oraz C. Zapobieganie chorobom zakaźnym i łagodzenie ich przebiegu. Ze względu na intensywne prace nad nowymi i zmienionymi SARPami oraz ograniczenia czasowe grupa zadaniowa nie była jednak w stanie pogrupować SARPów, aby zakończyć w pełni prace nad nowym rozdziałem 10.

Podczas 12. posiedzenia zespołu ds. ułatwień dokonano przeglądu zaleceń grupy zadaniowej oraz proponowanych przez nią SARPów wraz z dodatkowymi uwagami i włączono je do sprawozdania końcowego z tego posiedzenia. Zespół zmodyfikował niektóre SARPów i jego uczestnicy ostatecznie doszli do porozumienia. Dyskusje dotyczyły polityki ustalania kontaktów zakaźnych oraz statusu dokumentacji zdrowotnej przy wjeździe lub tranzycie. Ponadto zespół zgodził się na wprowadzenie drobnych zmian w karcie lokalizacji pasażera.

Dodatkowo grupa robocza ds. handlu ludźmi zespołu ICAO ds. ułatwień opracowała kompleksową strategię. Obejmuje ona sformułowanie wytycznych i wspieranie państw członkowskich w zakresie:

a) stworzenia i wdrożenia kompleksowej, związanej z ułatwieniami strategii zwalczania handlu ludźmi w lotnictwie cywilnym oraz

b) ustanowienia polityk i protokołów dotyczących reagowania na podejrzewane przypadki handlu ludźmi, obejmujących proste kanały zgłaszania organom ścigania, reagowania na przypadki potencjalnego handlu ludźmi oraz koordynowania działań między agencjami państwowymi, między państwami oraz z zainteresowanymi stronami (w tym portami i liniami lotniczymi).

Ta kompleksowa strategia uzupełnia obowiązujące strategię, wytyczne i inne zasoby ICAO w zakresie przeciwdziałania handlowi ludźmi, które opracowano w celu ukierunkowywania sektora lotnictwa w staraniach na rzecz przeciwdziałania handlowi ludźmi, w tym rezolucję ogólną, dwie zalecane praktyki, wytyczne dotyczące szkolenia i sprawozdawczości, program szkoleniowy oraz ankietę przeprowadzoną wśród państw członkowskich.

Przewiduje się, że te modyfikacje określone w ramach zmiany 29 zaczną obowiązywać w listopadzie 2022 r.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Główne zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Zmiana 178 do załącznika 1 dotycząca uznawania elektronicznych licencji personelu na całym świecie

W odpowiedzi na zalecenia wydane na 39. sesji zgromadzenia ICAO, sekretariat ICAO przeanalizował możliwość opracowania w ramach załącznika 1 – Licencjonowanie personelu norm dotyczących wdrożenia elektronicznego systemu licencjonowania personelu w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności. Analiza wykazała, że zmiana do załącznika 1 umożliwiająca fakultatywne stosowanie elektronicznych licencji personelu jest wykonalna, pod warunkiem że zwróci się uwagę na to, aby unikać nakładania nadmiernego obciążenia na inne państwa, które musiałyby sprawdzać autentyczność i ważność licencji. Powołano grupę zadaniową ds. elektronicznych licencji personelu, której zadaniem jest między innymi dokonanie przeglądu analizy przeprowadzonej przez sekretariat ICAO oraz opracowanie proponowanych postanowień, w których starannie rozważono by akceptowanie elektronicznych licencji przez inne państwa.

Konsultacje z państwami członkowskimi w sprawie proponowanych zmian przeprowadzono za pośrednictwem pisma ICAO skierowanego do państw AN 12/1.1.25-20/112, w tym propozycji zmiany załącznika 1 do konwencji chicagowskiej.

Zmiany zaproponowane pierwotnie w piśmie skierowanym do państw AN 12/1.1.25-20/112 dotyczą wprowadzenia elektronicznych licencji personelu na odrębnych, przenośnych elektronicznych wyświetlaczach stanowiących uzupełnienie licencji wydawanych na papierze pierwszej jakości lub innym odpowiednim materiale, w tym w formie plastikowych kart.

Zgodnie z zaleceniem EASA zawartym w piśmie skierowanym do państw o sygnaturze AN 12/1.1.25-20/112, wiele państw członkowskich UE uznało istotne zalety elektronicznej licencji i nie dostrzega żadnych szczególnych wad.

Planowane zmiany mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, mianowicie na: rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011¹ oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340². Nowe SARP's ICAO trzeba będzie wprowadzić do prawodawstwa obowiązującego w całej UE w celu zmiany obecnych ram prawnych pod kątem uregulowania kwestii formatu, typu i certyfikacji odrębnych przenośnych elektronicznych wyświetlaczy, jak również możliwości dostępu do odpowiednich danych w trybie online i offline, przy jednoczesnym zabezpieczeniu integralności, prywatności i bezpieczeństwa danych osobowych.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I, zmiana 40 do załącznika 6 część II, zmiana 24 do załącznika 6 część III oraz zmiana 17 do załącznika 14 tom I

Zmianę 47 do załącznika 6 część I dotyczącą operacji o wydłużonym czasie zmiany kierunku (EDTO) należy transponować do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012³.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I dotycząca kamizelek ratunkowych dla niemowląt odpowiada obowiązującym przepisom rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 dotyczącym wyposażenia i przewożenia na pokładzie kamizelek ratunkowych lub równoważnych środków pływających dla niemowląt. To samo dotyczy systemów ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS). EASA przedstawiła informacje na poparcie oceny kosztów i korzyści przeprowadzonej przez ICAO. Analiza ta wykazała pozytywny stosunek kosztów do korzyści w przypadku tej zmiany polegającej na montażu z na etapie produkcji, ale niewystarczający, by uzasadnić modernizację (ang. *retrofitting*). Nie będą wymagane żadne zmiany przepisów UE.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I dotycząca systemów ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej odpowiada istniejącym przepisom rozporządzenia Komisji (UE) 2015/640⁴. Nie będą wymagane żadne zmiany przepisów UE.

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) 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.

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.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I, zmiana 40 do załącznika 6 część II i zmiana 24 do załącznika 6 część III dotyczące minimów widzialności w kontekście minimów operacyjnych lotniska opartych na charakterystykach odpowiadają obowiązującym przepisom rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012. Nie będą wymagane żadne zmiany przepisów UE.

Zmiana 47 do załącznika 6 część I, zmiana 40 do załącznika 6 część II i zmiana 24 do załącznika 6 część III dotyczą rejestratorów lotu. Dochodzenie w sprawie wypadków i poważnych incydentów prowadzone przez kilka państw jest utrudnione, ponieważ nie utrzymywano sprawności zainstalowanych w danym statku powietrznym systemów rejestratorów lotu (systemu rejestrowania parametrów lotu lub systemu rejestrowania rozmów w kabinie pilotów). Doprowadziło to do problemów z plikami nagrań odzyskanymi z rejestratorów lotu (takich jak brakujące informacje, nieprawidłowe wartości parametrów lub niezrozumiałe nagrania dźwiękowe). Jednym z czynników przyczyniających się do tego problemu jest fakt, że informacje potrzebne do utrzymania sprawności systemów rejestratorów lotu są często niekompletne. Operatorzy mają obowiązek zapewniać ciągłą sprawność systemów rejestratorów lotu, jednak bez odpowiednich informacji nie mogą spełnić tego wymogu.

Propozycje zawarte w piśmie ICAO skierowanym do państw SP 55/4-20/94 obejmują zmianę norm ICAO określonych w załączniku 6 część I dodatek 8, załączniku 6 część II dodatek 2.3 i załączniku 6 część III dodatek 4. Propozycje te dotyczą:

1. zmiany norm ICAO mających zastosowanie do producenta systemu rejestratorów lotu oraz wprowadzenia norm ICAO mających zastosowanie do instalatora systemu rejestratorów lotu w celu nałożenia na te organizacje obowiązku przekazywania operatorom informacji wystarczających do utrzymania sprawności rejestratorów lotu;
2. zmiany norm ICAO mających zastosowanie do obsługi rejestratora parametrów lotu (tzw. „kalibracji rejestratora danych lotu”) w celu wyjaśnienia jej okresowości.

W przesłanym państwom członkowskim UE zaleceniu dotyczącym odpowiedzi na wspomniane pismo skierowane do tych państw EASA poparła założenie proponowanych zmian, opisane w pkt 1, zaproponowała jednak pewne modyfikacje ich brzmienia. W odniesieniu do pkt 2 EASA stwierdziła, że należy usunąć jedną z norm ICAO, w przypadku której zaproponowano zmianę.

W odpowiedzi na skierowane do państw pismo ICAO o sygnaturze SP 55/4-20/94 dwanaście państw członkowskich UE powtórzyło analizę i uwagi EASA. Pozostałe państwa członkowskie UE nie odpowiedziały na to pismo.

Po zakończeniu konsultacji dotyczących skierowanego do państw pisma SP 55/4-20/94 zmiany inne niż redakcyjne zaproponowane przez EASA i państwa członkowskie UE zostały zaakceptowane przez sekretariat ICAO, z wyjątkiem normy ICAO, której usunięcie zaproponowała EASA. Planowane zmiany pozostaną bez wpływu na rozporządzenia UE, ale najprawdopodobniej doprowadzą do zmiany niektórych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań w zakresie zasad operacji lotniczych lub niewielkich zmian w specyfikacjach certyfikacyjnych (CS-ETSO, CS-25 i CS-29).

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdadności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012, Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18.

Zmianę 40 do załącznika 6 część II oraz zmianę 17 do załącznika 14 tom I dotyczącą postanowień w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów mających zastosowanie do lotnictwa ogólnego należy transponować odpowiednio do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014⁵.

W ramach zmiany 24 do załącznika 6 część III dotyczącej lotnisk zapasowych na platformie morskiej potrzebnych do prowadzenia operacji śmigłowców dalekiego zasięgu zaproponowano kryteria bezpieczeństwa, a także zasugerowano istnienie potrzeby zatwierdzenia. Propozycje te odpowiadają przepisom zawartym w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012. Nie będą wymagane żadne zmiany rozporządzeń UE.

Zmiana 24 do załącznika 6 część III dotycząca materiałów niebezpiecznych nie wymaga zmiany rozporządzeń UE, ponieważ rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 zawiera bezpośrednie odniesienie do załącznika 18 ICAO i związanych z nim instrukcji technicznych.

Zmiana 7 do załącznika 7 dotycząca rejestracji, wyrejestrowania i przeniesienia rejestracji statków powietrznych

Zmiana 7 do załącznika 7 określa warunki wdrożenia rejestracji statków powietrznych poprzez dostosowanie wzoru świadectwa rejestracji i wprowadzenie wzoru świadectwa wyrejestrowania.

Chociaż świadectwa rejestracji lub wyrejestrowania statków powietrznych nie są obecnie regulowane prawem UE, zmiana 7 do załącznika 7 odnosi się do obszaru objętego rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008⁶, które ustanawia ogólne ramy rejestracji statków powietrznych na szczeblu UE. Zasada przewodnia zmiany 7 do załącznika 7 [mająca na celu ułatwienie przeniesienia statku powietrznego z jednego państwa do drugiego odpowiada przepisom w rozporządzeniu \(WE\) nr 1008/2008](#).

Zmiana 109 do załącznika 8 dotycząca obowiązków państwa w przypadku modyfikacji i napraw dokonywanych przez osoby trzecie

W ramach zmiany do załącznika 8 część I i załącznika 8 część II rozdział 4 wyjaśniono obowiązki państwa projektu modyfikacji i odpowiednio odróżniono je od obowiązków pierwotnego państwa projektu lub produkcji statku powietrznego, silnika lub śmigła. Dotyczy to odbioru i oceny informacji o wadach oraz opracowywania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji o ciągłej zdatności do lotu. Nowe SARPs ograniczają się jedynie do wyjaśnienia obowiązków w zakresie obowiązkowych informacji o ciągłej zdatności do lotu, ponieważ zgodnie z obowiązującymi SARPs istnieje już wymóg, aby projekt lub realizacja tych modyfikacji lub napraw były możliwe do zaakceptowania przez państwo rejestracji statku powietrznego, którego dotyczą.

System, za pomocą którego EASA wypełnia swoje obowiązki (jako państwo projektu lub jako państwo projektu modyfikacji), przewidziano już w rozporządzeniu Komisji (UE)

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.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

nr 748/2012⁷. System ten obejmuje odbiór i ocenę informacji o wadach oraz opracowywanie i rozpowszechnianie obowiązkowych informacji o ciągłej zdatności do lotu.

Zmiana 109 do załącznika 8 dotycząca postanowień w zakresie dławienia ognia w przedziale ładunkowym

Zmiana polega na wyjaśnieniu możliwości konstrukcyjnych w zakresie dławienia ognia w przedziałach ładunkowych dużych samolotów. Zmiana ta nie przewiduje wprowadzenia nowych wymogów dla obecnej floty. Przewiduje natomiast dostosowanie języka do wymogów zawartych w aktualnych przepisach w zakresie zdatności do lotu państw projektu, które zostały już przyjęte dla istniejącej floty, i ma zastosowanie do nowo projektowanych statków powietrznych.

Przedmiotowe proponowane SARPs pozostają bez uszczerbku dla rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, ponieważ związane z nimi wymogi są już odzwierciedlone w specyfikacji certyfikacyjnej (CS-25 „Duże samoloty”) wydanej przez EASA zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Ponadto zmiana obejmuje nowe postanowienia wprowadzające wymóg (w przypadku dużych samolotów) i zalecenie (w przypadku śmigłowców i małych samolotów), aby posiadacz zatwierdzenia projektu przekazał operatorowi informacje na temat możliwości ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego zgodnie ze świadectwem dla statków powietrznych z nowej produkcji i nowo projektowanych statków powietrznych. EASA uczestniczyła w opracowywaniu tych SARPs i uważa, że będą one pomocne dla operatorów przy ustalaniu ograniczeń konkretnych systemów dławienia ognia w przedziałach ładunkowych statków powietrznych.

Przedmiotowe nowe SARPs będą miały wpływ na rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640. EASA zamierza zaplanować procedurę opracowywania przepisów w celu transpozycji tych SARPs po ich przyjęciu przez Radę ICAO.

Zmiana 91 do załącznika 10 tom IV

Po dacie wdrożenia będzie istniała mieszana flota statków powietrznych wyposażonych w ACAS X/TCAS 7.1, która musiałaby być obsługiwana przez systemy naziemne. Wpływ takiej floty o mieszanym wyposażeniu na ANSP musi zostać dokładniej określony i doprecyzowany przez ICAO. Chociaż poprzednie pismo skierowane do państw nie uwzględnia tej kwestii, w celu ułatwienia badania incydentów instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej musiałyby zaktualizować swoje systemy naziemne, aby uzyskać numer części oprogramowania ACAS. Ponadto ANSP korzystające z systemu propozycji rozwiązania (RA) mogą być zmuszone do dostosowania systemu dekodowania raportu RA w zależności od tego, które szczegółowe informacje z raportu RA są wyświetlane ich kontrolerom. Ponieważ istnieją różnice operacyjne między ACAS II i ACAS Xa, wpływ tych różnic musi zostać szczegółowo opisany w podręczniku ACAS (dokument 9863).

W przypadku operatorów statków powietrznych wpływ będzie ograniczony, ponieważ wprowadzenie wyposażenia ACAS X jest fakultatywne. ACAS X różni się przede wszystkim

⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

układem logicznym systemu zapobiegania kolizjom oraz źródłami danych z nadzoru. Ponieważ algorytm zapobiegania kolizjom jest przejrzysty dla pilota oraz biorąc pod uwagę zmniejszone prawdopodobieństwo otrzymania przez pilota RA z systemu ACAS II, w połączeniu z zachowaniem tych samych procedur, można stwierdzić, że szkolenie może nie być potrzebne. W sytuacjach potencjalnego konfliktu, kiedy konieczna jest interwencja pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS), ACAS Xa będzie dostarczał wskazówek dotyczących rozwiązania przy zachowaniu podobnego, choć nie identycznego ustawienia alarmu, czasu trwania alarmu oraz podobnych, choć nie identycznych sekwencji alarmów jak w przypadku TCAS II wersja 7.1. Ponieważ oczekuje się, że ta zoptymalizowana logika bezpieczeństwa ograniczy niepotrzebne alarmy w sytuacjach bezkonfliktowych, propozycje rozwiązania w systemie ACAS Xa mogą nie być wysyłane w tych samych warunkach co propozycje rozwiązania w systemie TCAS II wersja 7.1.

Ponieważ istnieją różnice operacyjne pomiędzy ACAS II z układem logicznym systemu zapobiegania kolizjom w wersji 7.1 a ACAS Xa (nawet jeżeli procedury są takie same), różnice te powinny zostać uwzględnione. Faktycznie w zmianie stwierdza się, że materiały zawierające wytyczne dotyczące zarówno systemów zgodnych z TCAS 7.1, jak i systemów zgodnych z ACAS X znajdują się w podręczniku dotyczącym pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS) (dokument 9863). Do chwili obecnej zmiany w podręczniku ACAS (dokument 9863) nie zostały jednak sfinalizowane.

Należałoby zaktualizować europejskie ramy regulacyjne, aby uwzględnić stosowanie ACAS X.

Rozporządzenia lub związane z nimi materiały zawierające wytyczne, na które zmiana ma wpływ, obejmują rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011⁸ w sprawie wspólnych wymogów korzystania z przestrzeni powietrznej i procedur operacyjnych w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych. Zmiana może mieć wpływ na inne rozporządzenia i związane z nimi akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne. Aktualizacji wymagałyby również specyfikacja certyfikacyjna EASA dotycząca łączności lotniczej, nawigacji i nadzoru (CS-ACNS) oraz specyfikacja certyfikacyjna dotycząca Europejskich Norm Technicznych (CS-ETSO).

Zmiana 18 do załącznika 17

Podczas trzydziestego drugiego posiedzenia Panelu ICAO ds. Ochrony Lotnictwa, które odbyło się zdalnie w dniach 31 maja – 4 czerwca 2021 r., Panel dokonał przeglądu załącznika 17. Podczas jedenastego posiedzenia 223. sesji Rady ICAO, które odbyło się dnia 25 czerwca 2021 r., Rada rozpatrzyła propozycje zmiany załącznika 17. W piśmie skierowanym do państw z dnia 20 lipca 2021 r. opatrzonym sygnaturą AS 8/2.1-21/48 – poufne Sekretarz Generalny ICAO poinformował państwa o propozycji zmiany 18 do załącznika 17.

Proponowane zmiany obejmują wprowadzenie nowych lub modyfikację istniejących SARPs w załączniku 17 związanych z kulturą bezpieczeństwa, programami bezpieczeństwa operatorów statków powietrznych, metodami wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu rejestrowanym oraz krajowymi programami kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego.

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu, Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20.

Większość nowych lub zmienionych postanowień wprowadzonych zmianą 18 do załącznika 17 nie będzie wymagała żadnych zmian w prawie Unii, ponieważ są one już jego częścią. Jedna nowa norma wprowadzona w obszarze zapobiegawczych środków ochrony wymaga jednak zmiany rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998⁹. Zmiana ta zapewni rozszerzenie zakresu procedur postępowania z bagażem niezidentyfikowanym w taki sposób, by obejmowały również podejrzane przedmioty.

Zmiana 29 do załącznika 9

Większość nowych lub zmienionych postanowień zaproponowanych w zmianie 29 do załącznika 9 nie wymaga żadnych zmian w prawie Unii, ponieważ prawo Unii już uwzględnia te normy. Jeżeli chodzi o część dotyczącą handlu ludźmi, przepisy krajowe dotyczące transportu obejmują decyzję ramową Rady Unii Europejskiej z 2002 r. w sprawie wzmocnienia systemu karnego w celu zapobiegania ułatwianiu nielegalnego wjazdu, tranzytu i pobytu¹⁰, Konwencję Rady Europy z 2005 r. w sprawie działań przeciwko handlowi ludźmi¹¹ oraz dyrektywę Unii Europejskiej z 2011 r. w sprawie zapobiegania handlowi ludźmi i zwalczania tego procederu oraz ochrony ofiar¹². W odniesieniu do PNR zmieniono jedynie uwagę informacyjną w celu doprecyzowania terminu „push”. Elementy te są już objęte dyrektywą (UE) 2016/681 w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania¹³.

3.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

Unia uznaje potrzebę ustanowienia zharmonizowanych ram regulacyjnych na szczeblu międzynarodowym.

Wdrożenie elektronicznego systemu licencji jest postrzegane jako korzystne i należy wspierać ten pomysł.

Proponowane zmiany do załącznika 6 i załącznika 14 tom I obejmują lotniska zapasowe na platformie morskiej, ratownictwo i gaszenie pożarów w lotnictwie ogólnym oraz kilka wytycznych opracowanych podczas 5. i 6. posiedzenia Panelu ds. Operacji Lotniczych, a także ciągłą sprawność rejestratorów lotu. Ponieważ większość nowych zmian do załącznika 6 odpowiada obowiązującym przepisom UE, a pozostałe uznaje się za odpowiednie, proponowanym stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie przyjęcia zmian.

⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1.

¹⁰ Decyzja ramowa Rady z dnia 28 listopada 2002 r. w sprawie wzmocnienia systemu karnego w celu zapobiegania ułatwianiu nielegalnego wjazdu, tranzytu i pobytu, Dz.U. L 328 z 5.12.2002, s. 1.

¹¹ Konwencja Rady Europy w sprawie działań przeciwko handlowi ludźmi (Seria Traktatów Rady Europy nr 197), dostępna pod adresem <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/36/UE z dnia 5 kwietnia 2011 r. w sprawie zapobiegania handlowi ludźmi i zwalczania tego procederu oraz ochrony ofiar, Dz.U. L 101 z 15.4.2011, s. 1.

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 132.

Ponieważ większość nowych SARPów w zmianie 109 do załącznika 8 odpowiada obowiązującym przepisom UE, a pozostałe uznaje się za odpowiednie, proponowanym stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie przyjęcia proponowanych zmian.

Ponadto Unia uznaje potrzebę zapewnienia zharmonizowanych poziomów bezpieczeństwa i wdrożenia ulepszonych technologii, jak zaproponowano w zmianie do załącznika 10 tom IV.

W związku z tym stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do proponowanych zmian do konwencji chicagowskiej, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany, powinno być niezgłaszanie sprzeciwu i powiadomienie o zastosowaniu się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pisma ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm ICAO po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, tj. 3 listopada 2022 r., należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych norm, ale jedynie na czas niezbędny do zakończenia ich wprowadzania do prawa Unii.

Proponowana zmiana 18 do załącznika 17 obejmuje m.in. nowe lub zmienione postanowienia w zakresie: nowej zalecanej metody postępowania dotyczącej kultury bezpieczeństwa, nowej normy dotyczącej programów bezpieczeństwa operatorów statków powietrznych, nowej normy dotyczącej metod wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu rejestrowanym oraz nowej normy określającej zasadnicze elementy krajowego programu kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego.

Wszystkie te postanowienia mają na celu wzmocnienie podstaw ochrony lotnictwa na całym świecie i dlatego należy w całości poprzeć ich przyjęcie. Większość proponowanych postanowień jest już częścią prawa Unii, a zatem została wdrożona przez państwa członkowskie.

Celem zmiany 7 do załącznika 7 jest [ułatwienie przeniesienia statku powietrznego z jednego państwa do drugiego](#). [Dopuszczając rejestrację statków powietrznych w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim, obowiązujące przepisy UE opierają się na tej samej zasadzie](#). Należy zatem poprzeć przyjęcie tej zmiany.

Zmiana 29 do załącznika 9 ma na celu zwiększenie gotowości na przyszłe pandemiczne dzięki wyciągnięciu wniosków z pandemii COVID-19 i opracowaniu pierwszej odpowiedniej reakcji sanitarnej na wszelkie przyszłe pandemiczne, ale także dalsze zwalczanie handlu ludźmi dzięki opracowaniu szeroko zakrojonej strategii. Ponadto zmiana ta obejmuje drobne, ale przydatne modyfikacje dotyczące lotów repatriacyjnych i transportu lotniczego pasażerów z niepełnosprawnościami oraz modyfikację uwagi w dziale dotyczącym PNR. Należy zatem poprzeć przyjęcie tej zmiany.

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 umowy¹⁴.

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”¹⁵.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Rada ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy – konwencji chicagowskiej.

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 zgłoszeń sprzeciwu i różnic oraz od warunków dotyczących tych zgłoszeń. Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

Większość planowanych aktów może wywrzeć decydujący wpływ na treść przepisów UE, mianowicie na: rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1139/2018, rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012, rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640, rozporządzenie (WE) nr 1008/2008, rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1998.

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.

¹⁴Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

¹⁵Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 225. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do planowanego przyjęcia zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie 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 obecnie siedem państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (4) Rada ICAO planuje przyjąć podczas swojej 225. sesji zmianę 178 do załącznika 1, zmianę 47 do załącznika 6 część I, zmianę 40 do załącznika 6 część II, zmianę 24 do załącznika 6 część III, zmianę 7 do załącznika 7, zmianę 109 do załącznika 8, zmianę 91 do załącznika 10 tom IV, zmianę 17 do załącznika 14 tom I, zmianę 18 do załącznika 17 oraz zmianę 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
- (5) Głównym celem zmiany do załącznika 1 jest umożliwienie wdrożenia elektronicznego systemu licencjonowania personelu w celu poprawy efektywności.
- (6) Głównym celem zmian do załącznika 6 części I, II i III jest wzmocnienie ram prawnych w zakresie ciągłej sprawności rejestratorów lotu przewidzianych w konwencji chicagowskiej; poprawa jasności postanowień dotyczących operacji o wydłużonym czasie zmiany kierunku (EDTO) oraz kamizelek ratunkowych dla niemowląt; nałożenie obowiązku stosowania systemów ostrzegania o bliskości ziemi

(GPWS) w niektórych samolotach; dodanie nowej normy dotyczącej wyposażenia samolotów w określonych warunkach w systemy ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej; wprowadzenie minimów widzialności w kontekście minimów operacyjnych lotniska opartych na charakterystykach; zapewnienie, by na lotnisku, na którym planuje się prowadzić operacje, dostępne były odpowiednie urządzenia i służby ratowniczo-gaśnicze; aktualizacja postanowień dotyczących lotnisk zapasowych na platformie morskiej potrzebnych do prowadzenia operacji śmigłowców dalekiego zasięgu w celu wskazania lotnisk zapasowych; dodanie postanowień dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych śmigłowcami i aktualizacja powiązanych postanowień dotyczących szkoleń.

- (7) Głównym celem zmiany do załącznika 14 tom I dotyczącej ratownictwa i gaszenia pożarów w lotnictwie ogólnym jest wyłączenie lotnictwa ogólnego z postanowień dotyczących ratownictwa i gaszenia pożarów zawartych w załączniku 14.
- (8) Głównym celem zmiany do załącznika 7 jest ułatwienie przenoszenia statków powietrznych z jednego państwa do drugiego poprzez dostosowanie wzoru świadectwa rejestracji i wprowadzenie wzoru świadectwa wyrejestrowania
- (9) Głównym celem zmiany do załącznika 8 jest poprawa zrozumiałości oraz zapewnienie, aby państwa zatwierdzające wszelkie modyfikacje i naprawy dobrze rozumiały swoją odpowiedzialność w zakresie ciągłej zdatności do lotu, a także wyjaśnienie możliwości konstrukcyjnych w zakresie dławienia ognia w przedziałach ładunkowych dużych samolotów, śmigłowców i małych samolotów.
- (10) Głównym celem zmiany do załącznika 10 tom IV jest wprowadzenie systemu ACAS X oraz ograniczenie występowania fałszywych alarmów ACAS.
- (11) Głównym celem zmiany 18 do załącznika 17 jest wprowadzenie nowych lub modyfikacja istniejących SARPs w załączniku 17 związanych z kulturą bezpieczeństwa, programami bezpieczeństwa operatorów statków powietrznych, metodami wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu rejestrowanym oraz krajowymi programami kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego.
- (12) Głównym celem zmiany 29 do załącznika 9 jest zwiększenie gotowości państw na przyszłe pandemie dzięki wyciągnięciu wniosków z pandemii COVID-19 i określeniu w załączniku 9 pierwszej odpowiedniej reakcji sanitarnej na przyszłe pandemie. Zmiana uwzględnia także kwestię zwalczania handlu ludźmi dzięki wprowadzeniu norm na potrzeby kompleksowej strategii. Ponadto zmiana ta obejmuje drobne, ale przydatne modyfikacje dotyczące lotów repatriacyjnych i transportu lotniczego pasażerów z niepełnosprawnościami oraz modyfikację uwagi w dziale poświęconym danym dotyczącym przelotu pasażera (PNR) mającą na celu doprecyzowanie terminu „push”.
- (13) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ zmiana 178 do załącznika 1, zmiana 47 do załącznika 6 część I, zmiana 40 do załącznika 6 część II, zmiana 24 do załącznika 6 część III, zmiana 7 do załącznika 7, zmiana 109 do załącznika 8, zmiana 91 do załącznika 10 tom IV, zmiana 17 do załącznika 14 tom I, zmiana 18 do załącznika 17 oraz zmiana 29 do załącznika 9 do konwencji chicagowskiej mogą wywrzeć decydujący wpływ na treść prawa Unii, mianowicie na: rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1139/2018, rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012, rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640, rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014, rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1998.

- (14) Stanowisko Unii podczas 225. lub dowolnej późniejszej sesji Rady ICAO w odniesieniu do przyjęcia planowanej zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jak określono w pismach skierowanych do państw o sygn. AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 i AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 – poufne, EC 6/3 – 21/67, powinno polegać na poparciu tych zmian w całości. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w imieniu Unii.
- (15) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, które ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu i powiadomieniu o zastosowaniu się do przyjętych zmian, pod warunkiem że zmiany te zostaną przyjęte bez wprowadzania istotnych poprawek. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPs, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej na okres, w którym będzie istniało takie odchylenie.
- (16) Stanowisko to powinny zająć wszystkie państwa członkowskie Unii,
- PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii podczas 225. lub dowolnej późniejszej sesji Rady ICAO, jest poparcie w całości proponowanych zmian, tj. zmiany 178 do załącznika 1, zmiany 47 do załącznika 6 część I, zmiany 40 do załącznika 6 część II, zmiany 24 do załącznika 6 część III, zmiany 7 do załącznika 7, zmiany 109 do załącznika 8, zmiany 91 do załącznika 10 tom IV, zmiany 17 do załącznika 14 tom I, zmiany 18 do załącznika 17 oraz zmiany 29 do załącznika 9 do konwencji chicagowskiej.
2. Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany, tj. zmianę 178 do załącznika 1, zmianę 47 do załącznika 6 część I, zmianę 40 do załącznika 6 część II, zmianę 24 do załącznika 6 część III, zmianę 7 do załącznika 7, zmianę 109 do załącznika 8, zmianę 91 do załącznika 10 tom IV, zmianę 17 do załącznika 14 tom I, zmianę 18 do załącznika 17 oraz zmianę 29 do załącznika 9 do konwencji chicagowskiej, o których to zmianach mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu i powiadomienie o zastosowaniu się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPs, zgłasza się ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs.

Artykuł 2

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

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*