

DECYZJA RADY (UE) 2020/1584**z dnia 26 października 2020 r.**

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia zmiany 46 w części I załącznika 6 i zmiany 39 w części II załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dotyczących odroczenia przyszłego wymogu w zakresie wyposażenia, odnoszącego się do 25-godzinnych zapisów z pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota, w celu uniknięcia niezamierzonych konsekwencji wynikających z pandemii COVID-19

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwana dalej „konwencją chicagowską”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO. W Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania i oznaczać je jako załączniki do konwencji chicagowskiej.
- (4) 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.
- (5) Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek międzynarodowych norm lub zasad postępowania, o których mowa w art. 37 tej konwencji, 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, ma niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice zachodzące między jego praktyką a praktyką postępowania określoną przez normy międzynarodowe.
- (6) Pandemia COVID-19 negatywnie wpłynęła na operatorów statków powietrznych, producentów statków powietrznych i poddostawców dla producentów wyposażenia oraz opóźniła rozwój nowych systemów. Operatorzy statków powietrznych anulują lub odraczają dostawy statków powietrznych przewidziane na 2020 r. do 2021 r. Nowo wyprodukowany statek powietrzny skonfigurowany do celów dostawy w 2020 r., która została przesunięta na rok 2021, wymaga ponownej konfiguracji zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie po dniu 1 stycznia 2021 r. Operatorzy statków powietrznych i producenci statków powietrznych narażeni są na nieuzasadnione obciążenia finansowe w przypadku konieczności modernizacji tych statków powietrznych. W związku z tym Komisja jest w trakcie przyjmowania na szczeblu Unii przepisów umożliwiających odroczenie tego terminu, w drodze zmian do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR) jest wykorzystywany jako wsparcie przy dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów. Opóźnienie we wprowadzeniu w życie dwudziestopięciogodzinnych zapisów z CVR zamiast dwugodzinnych nie stwarza istotnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, lecz dostosowuje korzyści dla bezpieczeństwa wynikające z dłuższego czasu rejestracji rozmów w kabinie pilota do obecnych realiów, z jakimi boryka się przemysł lotniczy. Unia zdecydowanie popiera starania ICAO na rzecz poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Biorąc pod uwagę bezprecedensową sytuację spowodowaną pandemią COVID-19 i brak istotnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, Unia powinna poprzeć wspomniane zmiany.
- (7) Należy określić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii podczas 221. sesji Rady ICAO w odniesieniu do planowanej zmiany 46 w części I załącznika 6 i zmiany 39 w części II załącznika 6. Stanowisko to powinno polegać na poparciu tych zmian i zostać wyrażone przez działające wspólnie w imieniu Unii państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO.

- (8) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO bez istotnych poprawek zmiany 46 w części I załącznika 6 i zmiany 39 w części II załącznika 6, które mają zostać ogłoszone przez sekretarza generalnego ICAO z zastosowaniem procedury oficjalnego pisma ICAO, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu i powiadomieniu o zastosowaniu się do tych zmian oraz ma zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 221. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), jest poparcie w całości proponowanej zmiany 46 w części I załącznika 6 i zmiany 39 w części II załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
2. Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany, o których to zmianach mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu i powiadomienie o zastosowaniu się do przyjętych zmian w odpowiedzi na odnośne oficjalne pisma ICAO.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 października 2020 r.

W imieniu Rady
M. ROTH
Przewodniczący