



POLSKA W MIĘDZYNARODOWYCH ORGANIZACJACH LOTNICZYCH

Małgorzata POLKOWSKA *

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Małgorzata Polkowska (2014-2015): "Polska w Międzynarodowych Organizacjach Lotniczych", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, n^o 31-32 (2014-2015), pp. 1-20. En línea: <http://www.eumed.net/rev/rednma/31-32/mp.html>.

ABSTRACT: This Article titled "Poland in International Aviation Organizations" presents Polish recent activities in international aviation field. The year 2013 was with no doubts the most exceptional in the history of Polish Aviation. The 1st of October 2013 Poland for the first time was elected to the Council of International Civil Aviation Organization (ICAO) – the most prestigious international aviation organization. This event happened in the year, when my mentor Professor Marek Żylicz (very well-known Aviation lawyer) had celebrated the 90th Anniversary. Professor cooperated with ICAO for years. I have this great prestige as his student to be Polish first Representative to the ICAO Council in the history of Polish Aviation. Building of the Polish aviation history and Poland activity in international organizations still needs a lot of efforts and involvement of aviation authorities. Aviation is from its nature international and Polish engagements in European Aviation activities need sustainable progress in the safety and security of air. Progressing activity of Poland and membership of Polish experts in many internationals and European forums, particularly in ICAO Council, EASA Management Board, Provisional Council of EUROCONTROL, or ECAC, organizations of many workshops and symposiums by Polish aviation authorities causes that Poland seems to be the country of growing aviation potential, and can be a partner in European and worldwide aviation community. Małgorzata Polkowska prof., works with the Civil Aviation Authority as a Director of President's Office. She has authored several publications on Air Law (International, European, public, private). She lectures at some universities International, Aviation and Space Law. She is a Polish Representative to the ICAO Council (2013-2016).

KEY WORDS: International organizations, ICAO, ECAC, EASA, EUROCONTROL.

ABSTRAKT: Artykuł: „Polska w międzynarodowych organizacjach lotniczych” dotyczy polskiej działalności w zakresie międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Rok 2013 był bez wątpienia najbardziej wyjątkowy w historii polskiego lotnictwa. 1 października 2013 r. Polska po raz pierwszy została wybrana do rady ICAO- najbardziej prestiżowej organizacji lotniczej. To stało się w roku, kiedy mój mentor Profesor prawa lotniczego Marek Żylicz skończył 90 lat. Jako jego studentka dosięgnęłam zaszczytu bycia pierwszą w historii przedstawicielką Polski w Radzie ICAO. Budowanie historii polskiego lotnictwa cywilnego i udział Polski w działalności organizacji międzynarodowych wymagało i wymaga nadal dużego wysiłku i zaangażowania władzy lotniczej. Lotnictwo jest jednak ze swej natury międzynarodowe, a udział Polski w strukturach unijnych zobowiązuje do aktywności w zapewnieniu bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju lotnictwa cywilnego. Wzmocniona aktywność Polski i udział polskich ekspertów w wielu lotniczych forach międzynarodowych i europejskich, w tym w Radzie ICAO, zarządzie EASA, Radzie Tymczasowej EUROCONTROL, czy forum ECAC, organizacja wielu konferencji i sympozjów o tematyce lotniczej w Polsce powoduje, iż Polska jest postrzegana jako kraj o dużym potencjale lotniczym i jest liczącym się partnerem dla Europy i świata w tej dziedzinie.

SŁOWA KLUCZOWE: ICAO, ECAC, EASA, Eurocontrol.

Rok 2013 niewątpliwie należy do wyjątkowych w historii lotnictwa polskiego. 1 października 2013 r. Polska po raz pierwszy została wybrana do Rady

* Autorka jest przedstawicielem Polski w Radzie ICAO (2013-2016), dr hab. prawa międzynarodowego, autorką wielu publikacji z zakresu prawa międzynarodowego, w tym lotniczego i kosmicznego.

Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) tj. najbardziej prestiżowej światowej organizacji lotniczej. Wydarzenie to miało miejsce w roku, w którym mój Mentor- Profesor Marek Żylicz obchodzi swój Jubileusz 90- lecia Urodzin. Pragnę dodać, iż Profesor z ICAO współpracował przez lata.

1. Polska w ICAO

Organizacja została powołana mocą konwencji o międzynarodowej żegludze powietrznej (zwaną dalej konwencją chicagowską) w 1944 r. ICAO dotyczy część druga konwencji. Większość badaczy uważa ICAO za pierwszą organizację lotniczą o zasięgu światowym; jednakże pierwszeństwo w tym względzie należy przyznać Komisji Żeglugi Powietrznej- CINA. Sprawom ICAO poświęcono w konwencji z 1944 r. rozdziały VII-XIII, łącznie 23 artykuły¹. W celu umożliwienia wykonywania funkcji przez ICAO, organizacji przyznano zdolność prawną i pełną osobowość prawną, w sytuacji w której jest to zgodne z prawem wewnętrznym państw (konstytucja i ustawy)- art. 47.

Art. 44 konwencji wyznacza cele powołania organizacji². Jest to przede wszystkim rozwijanie międzynarodowej żeglugi powietrznej, w szczególności chodzi o:

- a) zapewnienie bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie,
- b) popieranie umiejętności konstruowania i eksploataowania statków powietrznych dla celów pokojowych,
- c) popieranie rozwoju dróg lotniczych, portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej do użytku międzynarodowego lotnictwa cywilnego,
- d) zapewnienie bezpiecznego, regularnego, sprawnego i ekonomicznego przewozu lotniczego,
- e) zapobieganie marnotrawstwu gospodarczemu spowodowanemu nierozsądną konkurencją,
- f) zapewnienie, aby prawa stron były w pełni szanowane i aby każde państwo miało możliwość udziału w międzynarodowej komunikacji powietrznej,
- g) unikanie dyskryminacji pomiędzy państwami,
- h) zwiększanie bezpieczeństwa lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej
- i) popieranie rozwoju międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej.

ICAO, w porównaniu z CINA, miała mniejsze uprawnienia, m.in. straciła głos decydujący w kwestii aneksów technicznych. Zadania ICAO, o których mowa w art. 44 zostały podzielone na quasi legislacyjne (ponieważ Zgromadzenie Ogólne -The Assembly może zmieniać konwencję i umowy), sądowe (sąd nad różnymi sporami pomiędzy państwami stronami), techniczne (ograniczenia norm dotyczących żeglugi), administracyjne i nadzorujące (aby nie było dyskryminacji pomiędzy państwami)³.

¹ A. J. Broderick, J. Loos, Government aviation safety oversight – trust, but verify, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 67, fall 2002 nr 4, s. 1037; T. Buergenthal, Law-Making in the International Civil Aviation Organization, Salacuse, 1969r.; O. Riese, Jean T. Lacour, *Précis de droit aérien (International et Suisse)*, Paris, 1951, s. 135 i następne.

² L. Weber, *International Civil Aviation Organization – an introduction*, 2007, p. 3.

³ L. Cartou, *op. cit.*, s. 28-32; Troy A. Rolf, Noise certification... *cit.* s. 387-389; Young W. Kihl, *Conflict issues and International Civil Aviation decision: three cases*, University of Denver, Colorado, 1971 s. 1; R. I. R. Abeyratne, *The economic relevance*, t. s. 12 oraz *The legal effect*

ICAO zrzesza państwa-strony konwencji. Warto dodać, iż nie bez przyczyny w nazwie organizacji dodano przymiotnik międzynarodowe lotnictwo (często mylnie określa się ją jako „międzynarodową organizację”)⁴. W porównaniu z CINA jednoczy ona o wiele więcej państw i zajmuje się o wiele bardziej obszernymi zagadnieniami, przez co tworzy dosyć rozbudowane struktury. Najważniejsze z nich to Zgromadzenie i Rada. Zgromadzenie pełni rolę ustawodawczą, Rada zaś wykonawczą. Siedzibą organizacji stał się Montreal; umowa z Kanadą w tej sprawie została podpisana 14 kwietnia 1951 r. Na mocy zmienionego w 1954 r. art. 45 (zmiana ta weszła w życie dopiero 16 maja 1958 r.) siedziba może być przeniesiona decyzją Rady ICAO, przyjętą przez nie mniej niż 3/5 jej członków⁵. Pomimo takich prób, spowodowanych trudnościami finansowymi organizacji, w tym tej ostatniej z czerwca 2013 r. gdzie rozpatrywano przeniesienie stolicy ICAO do Kataru, zdecydowano ostatecznie o pozostawieniu jej w Kanadzie. ICAO, zrzeszająca w chwili obecnej 191 państw, ma szereg biur regionalnych, w tym w Bangkoku (Tajlandia), Nairobi (Kenia), Paryżu (Francja), Kairze (Egipt), Meksyku (Meksyk), Limie (Peru) i Dakarze (Senegal)⁶. O charakterze międzynarodowym organizacji świadczy m.in. fakt, iż podpisała ona umowę z ONZ (art. 64 i 65 konwencji)⁷.

Początkowo Zgromadzenie Ogólne zbierało się na sesje roczne. W roku 1954 gremium to zaaprobowало zmianę artykułu 48 konwencji i od roku 1956 zebrania plenarne organizowano co trzy lata. Od czasu do czasu padają na forum Zgromadzenia projekty zwoływania sesji co dwa lata, jednak z przyczyn finansowych do tej pory nie zdecydowano się na taki krok. Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia zostały przedstawione w art. 49 w sposób bardziej enumeratywny niż ograniczający. Zgromadzenie może rozpatrzyć każdą sprawę należącą do zakresu działania ICAO, nie przekazaną wyraźnie Radzie. Zgromadzenie może zawiesić prawo głosowania oraz ma sankcje w stosunku do państw- stron zgodnie z art. 88. Zgromadzenie Ogólne jest nowym elementem w porównaniu do konwencji paryskiej, która pozostawiła CINA część uprawnień wymienionych obecnie w art. 49 konwencji chicagowskiej⁸.

of ICAO decisions and empowerment of ICAO by Contracting States, *Annals of Air and Space Law*, 2007, Vol. XXXII, p. 517 i nast., The role of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the twenty first century, *Annals*, 2009, Vol. XXXIV, p. 529 i nast.

⁴ M. Milde, Chicago Convention at Sixty – Stagnation or Renaissance?, *Annals*, vol. XXIX, pp. 443-471; *International air law and ICAO*, Utrecht 2008.

⁵ P. Martin, New frontiers In the law of the air, w *The freedom of the Air*, edited by Edward McWhinney and Martin W. Bradley, 1968.

⁶ International Civil Aviation Organization, Annual Report of the Council 2005, s. 1.

⁷ Art. 64 konwencji przewiduje, iż Rada ICAO w sprawach bezpieczeństwa komunikacji powietrznej, w ramach swoich kompetencji, może wchodzić w umowy z organizacjami ogólnymi ustanowionymi dla obrony światowego pokoju. Art. 65 konwencji zezwala Radzie ICAO na zawieranie umów z innymi organami międzynarodowymi w sprawach wspólnych usług i spraw dotyczących personelu, a także wchodzić w inne umowy, które ułatwią pracę organizacji. W protokole umowy pomiędzy ONZ a ICAO z 1947 r. ONZ uznało ICAO jako wyspecjalizowaną agencję odpowiedzialną za takie działania. Dziś ICAO jest jedną z największych wyspecjalizowanych organizacji ONZ; patrz P. S. Dempsey, The role of the International Civil Aviation Organization on deregulation, discrimination, and dispute resolution, *The Journal of Air Law and Commerce*, 1986-1987, s. 530-532.

⁸ W. Guldemann, The Chicago Convention Revisited: Possible Improvements After 50 Years, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XIX, No 2, 1994, s. 352; P. A. A. Fossungu, Separation of powers in public international law, Is the international Civil Aviation Organization (ICAO) out of or within the United Nation System? A critique of ICAO Assembly elections, *Annals*, 2010, Vol. XXXV part. I, p. 267 i nast.

Jak już wspomniano konwencja chicagowska w art. 48 i 49 przyznaje prawa i obowiązki Zgromadzeniu jako organowi suwerennemu. Zwolnione jest ono przez Radę (w wybranym przez nią czasie i miejscu) co najmniej raz na trzy lata. Rada może ponadto, w wybranym przez siebie czasie i miejscu, zwołać zebranie nadzwyczajne Zgromadzenia. Zebrania takie mogą być zwołane na wniosek nie mniej niż jednej piątej całkowitej liczby państw- stron konwencji skierowany do Sekretarza Generalnego⁹. Każde państwo ma jeden głos i takie same prawa reprezentacji na zebraniach Zgromadzenia. Delegaci reprezentujący dane państwo mogą korzystać z pomocy doradców technicznych, którzy mogą brać udział w zebraniach, lecz nie posiadają prawa głosu. Uchwały Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów. Konwencja w art. 49 przedstawia uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia. Są to w szczególności:

- a) wybór przewodniczącego zebrania i innych urzędników,
- b) wybór państw reprezentowanych w Radzie (zgodnie z postanowieniami rozdziału IX konwencji),
- c) rozpatrywanie sprawozdań Rady i podejmowanie w związku z nimi odpowiednich działań oraz decydowanie we wszelkich sprawach przedłożonych Zgromadzeniu przez Radę,
- d) ustalanie własnego regulaminu i powoływanie takich pomocniczych komisji, jakie Zgromadzenie może uznać za konieczne lub pożądane,
- e) uchwalanie rocznych budżetów i decydowanie w sprawach finansowych organizacji, zgodnie z postanowieniami rozdziału XII konwencji (finanse)¹⁰,
- f) badanie wydatków i zatwierdzanie rachunków organizacji,
- g) przekazywanie Radzie, komisjom pomocniczym lub innym organom, według uznania Zgromadzenia, wszelkich spraw należących do jego zakresu działania,
- h) przekazywanie Radzie pełnomocnictw i uprawnień koniecznych lub pożądanych dla wykonywania przez organizację jej funkcji oraz odwoływanie lub zmiana w każdym czasie przelanych uprawnień,
- i) wykonywanie właściwych postanowień rozdziału XIII (inne porozumienia międzynarodowe),
- j) rozpatrywanie wniosków dotyczących wprowadzenia zmian lub poprawek do konwencji oraz, w przypadku zatwierdzenia przez Zgromadzenie, zalecanie ich państwom, zgodnie z postanowieniami rozdziału XXI (Ratyfikacje, przystąpienia, poprawki i wypowiedzenia),
- k) rozpatrywanie każdej sprawy należącej do zakresu działania organizacji, a nie przekazanej wyraźnie Radzie.

Najważniejszą rolę w organizacji pełni Rada ICAO (The Council), składająca się z początkowo z 21 państw; obecnie reprezentowanych jest w niej 36 państw. Często pojawiają się projekty powiększenia reprezentacji w radzie do 39 państw (jednakże póki co bez rezultatu). Rada zgodnie z art. 50 jest organem stałym, odpowiedzialnym przed Zgromadzeniem; ustala ona kierunek

⁹ Art. 48 ustęp a został zmieniony na mocy protokołu z Montrealu podpisanego dnia 14 czerwca 1954 r., wszedł on w życie 12 grudnia 1956 r. Stronami protokołu było 140 państw- stron, ICAO Doc. 7300 *Annals*, s. 95-98. Kolejna poprawka została wprowadzona na mocy protokołu podpisanego w Rzymie 15 września 1962r.; weszła ona w życie 11 września 1975r.- jej stronami jest obecnie 113 państw (ICAO, Doc. 7600).

¹⁰ Art. 49 ustęp e zmieniony na mocy protokołu z Montrealu z dnia 14 czerwca 1954 r.; stronami protokołu, który wszedł w życie 12 grudnia 1956 r. jest 140 państw.

prac ICAO, przyjmuje międzynarodowe standardy i zalecenia i wprowadza je do załączników technicznych.

Przy wyborze członków Rady Zgromadzenie zapewnia odpowiednią reprezentację:

1) państwom odgrywającym główną rolę w dziedzinie przewozów lotniczych (jest to tzw. I grupa wyborcza, a w niej potęgi takie jak USA, Rosja, Chiny, Francja, Australia¹¹);

2) państwom nie reprezentowanym z innego tytułu, a mającym największy wkład w dostarczaniu udogodnień dla międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej (II grupa wyborcza, w tym Singapur, Arabia Saudyjska, Indie¹²);

3) państwom nie reprezentowanym z innego tytułu, a których wybór zapewni reprezentowanie w Radzie wszystkich głównych rejonów geograficznych świata¹³ (III grupa wyborcza¹⁴, z której kandydowała w wyborach w 2013 r. Polska z ramienia grupy rotacyjnej CERG¹⁵, w skład której wchodzi: Czechy, Bułgaria, Rumunia, Słowacja i Słowenia oraz Węgry).

Zgodnie z art. 51 Rada wybiera przewodniczącego na okres trzech lat z prawem ponownego wyboru. Obecnie funkcję tę pełni Meksykanin- Roberto Kobeh Gonzales, w listopadzie 2013 r. kandydatem w wyborach na nowego przewodniczącego jest Dr. Olumuyiwa Benard Aliu z Nigerii. Przewodniczący nie ma prawa głosowania. Rada wybiera spośród swoich członków jednego lub więcej wiceprzewodniczących, którzy zachowują prawo głosowania w czasie, gdy pełnią funkcje przewodniczącego. Przewodniczący nie musi być wybrany spośród przedstawicieli członków Rady, lecz jeżeli jeden z przedstawicieli członków Rady zostanie wybrany przewodniczącym, jego miejsce w Radzie uważa się za wakujące, a państwo które wybrany reprezentował, wyznacza nowego przedstawiciela. Do obowiązków przewodniczącego należą:

a) zwoływanie zebrań Rady, Komitetu Przewozu Lotniczego (funkcje ekonomiczne) i Komisji Żeglugi Powietrznej-ANC (funkcje techniczne),

b) działanie w charakterze przedstawiciela Rady,

c) wykonywanie w imieniu Rady czynności zleconych przewodniczącemu przez Radę.

Uchwały Rady wymagają zatwierdzenia przez większość (zwykłą) jej członków. Rada może upoważnić do załatwienia określonej sprawy komitet wyłoniony spośród jej członków. Każde zainteresowane państwo- strona będzie mogło odwołać się do Rady od postanowień każdego jej komitetu (art. 52). Każde państwo może brać udział, bez prawa głosowania, w rozpatrywaniu przez Radę lub przez jej komitety i komisje każdej sprawy dotyczącej bezpośrednio jego interesów. Żaden z członków Rady nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę sporu, w którym jest stroną. Czynności Rady zostały

¹¹ Poza tym w grupie tej znajdują się: Japonia, Kanada, Niemcy, Wielka Brytania, Włochy.

¹² Do grupy tej przynależą też: Argentyna, Egipt, Hiszpania, Meksyk, Nigeria, Norwegia, Południowa Afryka, Portugalia i Wenezuela.

¹³ P. A. A. Fossungu, Please help the Third World (Africa) help itself: a critique of council elections, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 64, spring 1999, nr 2 s. 347-375; F. L. Kirgis, 1993, *International Organizations in their legal setting* (second edition), Minnesota, s. 443-455; W. Guldemann (The Chicago Convention..., s. 353) uznaje, iż liczba członków Rady jest zbyt duża, w porównaniu np. z UNESCO, czy WHO.

¹⁴ Ponadto do grupy III należy: Boliwia, Burkina Faso, Kamerun, Chile, Dominikana, Korea Południowa, Kenia, Libia, Malezja, Nikaragua, Tanzania i Zjednoczone Emiraty Arabskie.

¹⁵ Central European Rotation Group.

przez ustawodawcę podzielone na obowiązkowe i fakultatywne. Do czynności obowiązkowych Rady (zgodnie z art. 54) można zaliczyć:

- a) przedkładanie Zgromadzeniu rocznego sprawozdania,
- b) wykonywanie dyrektyw Zgromadzenia i pełnienie funkcji i obowiązków nałożonych na nią przez konwencję,
- c) ustalanie swojej organizacji i regulaminu,
- d) wyznaczanie Komitetu Transportu Lotniczego (ATC), składającego się z przedstawicieli członków Rady i przed nią odpowiedzialnego oraz określanie jego obowiązków,
- e) powoływanie członków Komisji Żeglugi Powietrznej (ANC) zgodnie z postanowieniami rozdziału X,
- f) zarządzanie finansami organizacji zgodnie z postanowieniami rozdziałów XII (finanse) i XV (porty lotnicze i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej),
- g) określanie poborów przewodniczącego Rady,
- h) wyznaczanie głównego urzędnika wykonawczego, który ma tytuł sekretarza generalnego i wydaje zarządzenia dotyczące powoływania innego potrzebnego personelu zgodnie z postanowieniami rozdziału XI (personel),
- i) zwracanie się o informacje dotyczące postępów żeglugi powietrznej i eksploatacji międzynarodowych służb do przewoźników lotniczych, jak również zbieranie, badanie i ogłaszanie wspomnianych informacji,
- j) zawiadamianie państw- stron o wszelkich naruszeniach konwencji, jak również o każdym uchybieniu w wykonywaniu zaleceń lub postanowień Rady,
- k) zawiadamianie Zgromadzenia o wszelkich naruszeniach konwencji w przypadku, gdy zainteresowane państwa zaniedbały, po zwróceniu uwagi na istnienie naruszenia, podjęcia odpowiednich kroków we właściwym czasie,
- l) przyjmowanie, zgodnie z postanowieniami rozdziału VI niniejszej konwencji, międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania, (które oznaczono jako załączniki do konwencji) oraz powiadamianie wszystkich państw o krokach podjętych w tym przedmiocie,
- m) rozważanie zalecenia Komisji Żeglugi Powietrznej, dotyczące poprawek do załączników i podejmowanie działań zgodnie z postanowieniami rozdziału XX (załączniki),
- n) rozważanie każdej sprawy dotyczącej konwencji przedłożonej Radzie przez którekolwiek państwo- stronę.

Do czynności fakultatywnych Rady zgodnie z art. 55 należą:

- a) tworzenie podległych komisji przewozu lotniczego na podstawie regionalnej lub innej i oznaczenie grupy państw lub przewoźników, do których lub za pośrednictwem których może się zwracać dla łatwiejszego osiągnięcia celów konwencji,
- b) upoważnienie Komisji Żeglugi Powietrznej do wykonywania funkcji dodatkowych oprócz tych, które są przewidziane w konwencji, oraz odwoływanie lub zmiana w każdym czasie tego rodzaju upoważnienia,
- c) prowadzenie badań we wszystkich dziedzinach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej, mających znaczenie międzynarodowe, podawanie do wiadomości państw wyników swoich badań i ułatwianie wymiany informacji pomiędzy państwami w sprawach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej,
- d) studiowanie wszelkich zagadnień dotyczących organizacji i eksploatacji międzynarodowego przewozu lotniczego, łącznie z międzynarodową własnością i eksploatacją międzynarodowych służb powietrznych na głównych

drogach oraz przedkładanie Zgromadzeniu projektów odnoszących się do tych zagadnień,

e) badanie na żądanie państw- stron każdej sytuacji mogącej wywołać nadające się do usunięcia przeszkody w rozwoju międzynarodowej żeglugi powietrznej i po przeprowadzeniu takiego badania ogłaszanie sprawozdania.

Rozdział X (art. 56-57) konwencji dotyczy funkcjonowania ANC. Komisja składa się z ekspertów, którzy mają za zadanie rozwój i udoskonalanie standardów transportu w aneksach technicznych¹⁶. W dziedzinie technicznej komisja ta pełni rolę podkomisji CINA, ale istnieje duża różnica w procedurach przyjęcia standardów przez dawną CINA i ANC. CINA przyjmowała standardy proponowane przez podkomitety techniczne w fazie końcowej, narzucając to państwom członkowskim, Rada ICAO przyjmuje standardy zaproponowane przez ANC tylko jako rekomendacje dla państw członkowskich. Standardami są tylko przeloty nad morzem pełnym, które zostało narzucone państwom stronom (art. 12). Istnieją dwa rodzaje restrykcji ograniczające charakter ostateczny decyzji technicznych ANC:

1. klauzula, która pojawia się dosyć często w konwencji chicagowskiej jeżeli chodzi o zastosowanie aneksów technicznych: liczne artykuły precyzują, iż państwa strony angażują się w zastosowanie standardów i procedur tylko wtedy, gdy uznają że mają takie możliwości (art. 12, 23, 25, 26, 28, 38 i 69);

2. ANC przyznano tylko jedno prawo tj. rekomendowanie Radzie zmian do aneksów, które uzna za potrzebne (art. 57a), zaś państwa strony decydują same o ich wprowadzeniu (art. 22, 23, 26, 37)¹⁷.

Rada może przyjąć albo zmienić standardy i procedury (aneksy) większością 2/3 głosów, ale jej decyzje nie są ostateczne. Jeżeli w ciągu 3 miesięcy większość państw notyfikuje swoją dezaprobatę, aneksy nie zostaną zmienione¹⁸.

Członków Komisji Żeglugi Powietrznej (obecnie 19¹⁹) powołuje Rada spośród osób przedstawionych przez państwa członkowskie. Tu też rolę decydującą ma podział geograficzny. Kandydaci na członków Komisji powinni mieć odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie w dziedzinie teorii i praktyki lotnictwa. Działalność Komisji ograniczono praktycznie do kwestii koordynacji prac nad załącznikami technicznymi do konwencji. W szczególności Komisja uzyskała następujące uprawnienia:

¹⁶ O standardach i rekomendowanej praktyce patrz także L. Gerhard and R. Markus A., *Levies on Aircraft Engine Fuel – The International Legal Framework*, *Netherlands Yearbook of International Law*, Vol. XXX, 1999, s. 125-128.

¹⁷ J. C. Cooper, *The Chicago Convention after 20 years*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrechts*, 1985, Nr 4. op. cit. s. 282.

¹⁸ Zgromadzenie ICAO w rezolucji A1-39 potwierdziło obowiązkowy charakter standardu; rekomendowana praktyka ma charakter jedynie pomocniczy. Tylko jeden dokument ICAO tj. *Aeronautical Information Services Manual* (ICAO Doc. 8126-0 AN/872/3) wymaga, aby państwa na mocy art. 38 konwencji notyfikowały ICAO wszystkie zmiany w standardach i rekomendowanej praktyce, R. I., R. Abeyratne, *The Legal Status of the Chicago Convention and its Annexes*, *Air and Space Law*, Vol. XIX, No 3, 1994, s. 120-123 oraz L. Weber and A. Jacob, *Activities of the International Civil Aviation Organization (ICAO)*, *Annals*, 2001 vol. XXVI, p. 325 i nast.

¹⁹ Art. 56 zmieniony na mocy protokołu z Wiednia z dnia 7 lipca 1971r. (Dz. U z 1976r. nr 32, poz. 188); stronami protokołu były 132 państwa. Na mocy protokołu z Montrealu z dnia 6 października 1989r. (ICAO Doc. 9544) liczbę członków Komisji zmieniono z 15 na 19. Stronami tego porozumienia, które weszło w życie 18 maja 2005 r. jest 114 państw

a) rozpatrywanie zmian załączników konwencji i zalecanie Radzie ich przyjęcie,

b) ustanawianie technicznych podkomisji, w których może być reprezentowane każde państwo członkowskie,

c) przedstawianie Radzie opinii co do zbierania i podawania do wiadomości państwom- stronom wszelkich informacji, które Komisja uważa za potrzebne dla rozwoju żeglugi powietrznej.

Komitet Transportu Lotniczego składa się z reprezentantów Rady i jest przed nią odpowiedzialny. Komitet ten miał zajmować się sprawami ekonomicznymi, ale państwa członkowskie od początku nie chciały zgodzić się na ingerowanie ICAO w sprawy eksploatacji statków powietrznych. Dlatego też Komitetowi pozostawiono tylko zadania związane z przygotowaniem standardów i procedur dotyczących aneksu 9 (art. 22 i 23), badaniem kosztów międzynarodowego transportu powietrznego i służb naziemnych (art. 54 i). Poza tym Komitet przygotowuje raporty dla Rady odnośnie stanu komunikacji powietrznej, statystyk cen i deklaracji finansowych firm lotniczych państw członkowskich zgodnie z art. 67 konwencji. Komitet stworzył też projekt umowy wielostronnej o eksploatacji powietrznych dróg międzynarodowych. Do innych komitetów Rady należą: komitet finansowy, komitet ds. bezprawnej ingerencji, komitet ds. spraw pracowniczych, komitet ds. kontaktu państwa gospodarza z krajami trzecimi (utworzony po raz pierwszy w 2013 r.), komitet pomocy zbiorowej dla usług żeglugi powietrznej czuwający nad wykonywaniem art. 37 konwencji („każde państwo strona bierze udział w wyposażeniu swojego kraju w urządzenia nawigacyjne, tak aby funkcjonowały one w sposób harmonijny”). Ponieważ instalowanie takich urządzeń nad morzem pełnym jest trudne i kosztowne, wiele państw dzięki komitetowi otrzymuje na ten cel dotacje. Każde posiedzenie Rady składa się z części komitetowej (skład komitetów jest wynikiem podziału geograficznego w Radzie), na której pracuje się nad dokumentami przygotowywanymi przez Sekretariat ICAO (na czele z Sekretarzem Generalnym, którym jest obecnie Raymond Benjamin) i jego departamenty. Uzgodnione dokumenty robocze są przekazywane Przewodniczącemu Rady na tzw. fazę Rady, podczas której wszystkie państwa członkowskie mają prawo głosu. Ostatnie szlify nad dokumentami należą do pracowników Sekretariatu.

Rozdział XI konwencji dotyczy personelu zatrudnionego w ICAO. Zgodnie z art. 58 konwencji Rada została wyposażona w uprawnienia do ustalania trybu powoływania i zwalniania, określenia sposobu szkolenia, poborów, diet oraz warunków pełnienia służby Sekretarza Generalnego i pozostałego personelu organizacji. Rada może powoływać lub korzystać z usług obywateli państw-członków (art. 58). Charakter personelu ICAO można określić jako międzynarodowy. Zarówno przewodniczący Rady, Sekretarz Generalny, jak i pozostały personel nie może w odniesieniu do wypełnianych przez siebie obowiązków zwracać się o instrukcje ani przyjmować ich od jakiegokolwiek władzy poza organizacją. Chodzi tu o neutralność i obiektywizm w podejmowaniu decyzji. Każde państwo musi w pełni szanować międzynarodowy charakter obowiązków personelu i powstrzymać się od prób wpływania na któregokolwiek ze swych obywateli w związku z wypełnianiem przez nich tych obowiązków w ICAO (art. 59).

Każde państwo obowiązane jest przyznać immunitety i przywileje dla personelu, w szczególności przewodniczącemu Rady i Sekretarzowi Generalnemu. Konwencja w art. 60 przewiduje możliwość powstania konwencji

lub innej międzynarodowej umowy o immunitetach i przywilejach cywilnych funkcjonariuszy międzynarodowych. W sytuacji zawarcia takiej umowy, immunitety i przywileje przyznane przewodniczącemu Rady, sekretarzowi generalnemu i innemu personelowi organizacji będą jednakowe z immunitetami i przywilejami, przyznawanymi w myśl wspomnianego ogólnego układu międzynarodowego.

Zgromadzenie Ogólne zaproponowało w 1947 r. podpisanie porozumienie dotyczącego przywilejów i immunitetów pracowników agencji specjalnych (w oparciu o art. 47 konwencji chicagowskiej). Większość państw początkowo nie przyjęła tej propozycji, ale ostatecznie w roku 1955 biura, agendy i personel ICAO (głównie z państw członkowskich) uzyskał immunitety i ulgi podatkowe²⁰.

Art. 61-64 konwencji dotyczą finansów organizacji. Co roku Rada przedkłada Zgromadzeniu budżet, zestawienia rachunkowe oraz preliminarze wszelkich wpływów i wydatków. Budżet ze wszelkimi niezbędnymi zmianami jest następnie uchwalany przez Zgromadzenie. Zgromadzenie rozkłada wydatki na ICAO pomiędzy państwa członkowskie na zasadach ustalonych w odrębnych przepisach. Wyjątek stanowią tu wpłaty przypadające, w myśl rozdziału XV od państw wyrażających na to zgodę (art. 61)²¹. W przypadku nie zapłacenia składki, Zgromadzenie może zawiesić takie państwo w prawach członkowskich (art. 62). Są to jednak rzadkie przypadki. Wydatki delegacji i innych przedstawicieli pokrywa zgodnie z art. 63 państwo członkowskie. Zgodnie z art. 93 bis państwo po zastosowaniu sankcji nadal może być członkiem ICAO. Zasady wykluczenia z organizacji precyzuje art. 94 b.

Artykuły 64-66 dotyczą międzynarodowych uzgodnień. ICAO (za zgodą ONZ) współpracuje z wieloma innymi organizacjami międzynarodowymi m.in. Światową Organizacją Meteorologiczną (WMO- World Meteorological Organization), Międzynarodową Unią Telekomunikacyjną (ITU- International Telecommunication Union), Międzynarodową Unią Poczтовую (UPU- Universal Postal Union), Światową Organizacją Zdrowia (WTO- World Health Organization) oraz Międzynarodową Organizacją Morza (IMO- International Maritime Organization). W pracach ICAO biorą też udział przedstawiciele lotniczych organizacji i zrzeszeń pozarządowych, m.in. Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych (IATA), Rady Międzynarodowych Portów Lotniczych (ACI), Międzynarodowej Federacji Pilotów Liniowych (IFALPA)²².

Dzięki pomocy ICAO, inne organizacje międzypaństwowe rozwinęły swoją działalność. Wśród nich wymienić można: ECAC²³, AFCAC (African Civil Aviation Commission)²⁴, LACAC (Latin American Civil Aviation Commission), CASAS (Civil Aviation Council of Arab States)²⁵, EUROCONTROL²⁶, ASECNA

²⁰ International Civil Aviation Organization, Annual Report of the Council 2005, s. 10, A-65-66.

²¹ Art. 61 zmieniony na mocy Protokołu z Montrealu z 14 czerwca 1954 r. (Dz. U z 1963r. nr 24, poz. 137). Stronami protokołu jest 140 państw; wszedł on w życie 12 grudnia 1956 r.

²² Honig Jan Piet, *The Legal Status of Aircraft*, Utrecht 1956, s. 51, O roli IATA strzegącej podobnie jak ICAO konwencji chicagowskiej patrz także Lorne S. Clark, L'IATA et L'OACI: les cinquante premières années, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XIX-II, s. 125-134;

²³ International Review, *The Journal of Air Law and Commerce* (Chicago), vol. 23, Winter 1956, nr 1, s. 76-78.

²⁴ AFCAC- 11th plenary session, Malawi, patrz także *ICAO Bulletin*, June 1989, nr 6, s. 27-28.

²⁵ CASAS powstał w 1967 r. na mocy decyzji Ligi Arabskiej; organizacja ta m.in. zajmuje się sprawami praw trasowych regionów i harmonizacją przepisów dotyczącą m.in. lotów

(Agency for the Safety of Aerial Navigation in Africa)²⁷, czy COCESNA (Central American Corporation for Air Navigation Services). Współpraca tych organizacji także nie ma charakteru traktatowego, ale wyraża się w formach konsultacji, wymiany dokumentów i przedstawicieli. Te regionalne organizacje nie mają inicjatywy legislacyjnej²⁸, ale ich prace i rekomendacje proces budowanie prawa międzynarodowego. Przykładem współpracy są organizowane przez ICAO konferencje transportowe (ostatnia, odbyła się w Montrealu w marcu 2013 r.). Z drugiej strony warto wspomnieć o szeregu dokumentach i podręcznikach wydanych przez ICAO, które mogą służyć państwom w modernizacji ich legislacji²⁹.

2. Polska w Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC)

ECAC jest konsultatywną organizacją międzyrządową, jedną z dwóch struktur regionalnych zajmujących się współpracą w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Europie. Początki organizacji sięgają 1951r., kiedy Zgromadzenie Konsultacyjne Rady Europy przedstawiło kilka propozycji współpracy wewnątrz Europy w kwestii transportu. Inauguracyjna konferencja ECAC odbyła się w Strasburgu w końcu 1955 r. Postanowiono, że organizacja opracuje własny statut i program, ale będzie ściśle współpracować z ICAO, a nawet korzystać z usług jego Sekretariatu. Koszty poniesione przez ICAO na rzecz ECAC miały być podzielone proporcjonalnie między państwa ECAC (w zależności od sumy składek wnoszonych do ICAO przez te państwa)³⁰.

Głównym celem działającego do dziś ECAC jest promowanie ciągłego rozwoju bezpiecznego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportu lotniczego w Europie. ECAC jest ważnym forum dyskusji o głównych problemach lotnictwa cywilnego i ściśle współpracuje z ICAO, Radą Europy

nieregularnych: A.W. Teffaha, *Between resilience and euphoria*, referat z konferencji w Montrealu 24-26 wrzesień 2004.

²⁶ J. Moussé, *Les redeveances de router: De l'absence de contradiction entre la jurisprudence du Conseil d'État et celle de la Cour de Justice des Communautés*, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, Vol. 193, nr 1, Janvier-Mars 1995 s. 29-38; tegoż, *La coopération européenne en matière de circulation aérienne*, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, vol. 175, nr 3, Juillet-Septembre, 1990, s. 257-287; M. Guinchard, *La réglementation...* s. 9; Y. Lambert, *EUROCONTROL et l'OACI*, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XIX-I, 1994r. s. 349-367; R. van Damm, *Safety in European Skies- no news is a good news?*, referat z konferencji EALA w Budapeszcie z 4 listopada 2005r.

²⁷ ASECNA, powstała w 1959r w Paryżu., zajmuje się sprawami bezpieczeństwa, a ponadto zaangażowała się w kwestie techniczne lotnictwa, Por. T. Maurice, *L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)*, *Revue Générale de l'Air et de l'Espace*, 1965, Nr 3; P. du E., *Navigation aérienne et droit international*, *Revue Générale de l'Air et de l'Espace*, 1968, N° 3, 4, s. 247.

²⁸ Y. M. Smirnov, *Regional aviation organization's relations with ICAO*, *Soviet Year-Book of International Law*, 1985, s. 144.

²⁹ P. C. Haanappel, *The Law and Policy of Air Space and Outer Space on Comparative Approach*, The Hague 2003, s. 166; J. L. Skinner, *An American civil law response to international terror*, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 69, Summer 2004, nr 3, s. 545-560; J. W. F. Sundberg, *"Abu Thalaat"*, *La guerre contre l'aviation civile internationale*, *Revue Française de Droit Aérien*, Nr 2, Avril-Juin 1972, s. 126-130.

³⁰ Rezolucja ustanawiająca ECAC z 1955r.- ECAC/1-RES.1, 1955. Finansowe relacje ECAC – ICAO zostały ostatecznie przyjęte na 14 triennialnej sesji ECAC w czerwcu 1991r.

oraz z instytucjami Unii Europejskiej, w tym z EUROCONTROL i JAA³¹. ECAC przygotowuje i promuje umowy, porozumienia, nawiązuje kontakty z innymi organizacjami regionalnymi i państwami w sprawach lotnictwa cywilnego. Organizuje także posiedzenia europejskich ministrów transportu, stanowiące forum dyskusyjne i decyzyjne, szczególnie w dziedzinie systemów zarządzania ruchem lotniczym w Europie.

ECAC jest sprawnie działającą organizacją, solidarnie występującą w interesach swojego regionu zarówno w ICAO, jak i wobec USA. Unia Europejska przejęła wprawdzie od ECAC wiodącą rolę w zakresie liberalizacji transportu lotniczego, ale ECAC odgrywa jednak nadal ważną rolę łącznika między członkami Unii Europejskiej i innymi państwami europejskimi.

Stronami ECAC są 44 władze lotnicze państw europejskich, w tym polskie od 1990 r. (także i te nie należące do UE). Funkcje ECAC mają charakter konsultacyjny a jego rezolucje, rekomendacje i inne konkluzje są przedmiotem uzgodnień państw członkowskich. Ważną funkcją ECAC jest promowanie porozumienia w kwestiach komunikacji powietrznej zarówno w Europie, jak i w innych częściach świata. ECAC bierze udział w pracach ICAO, w tym uczestniczy w zgromadzeniach i konferencjach transportowych. ECAC utrzymuje także relacje z innymi komisjami regionalnego lotnictwa cywilnego ICAO: AFCAC (African Civil Aviation Commission), LACAC (Latin American Civil Aviation Commission) i ACAC (Arab Civil Aviation Commission). Organizacja utrzymuje ponadto stały dialog z Kanadą i USA na temat polityki lotniczej oraz spraw szczegółowych, takich jak security i kwestie techniczne oraz organizuje międzynarodowe sympozja i seminaria³². ECAC podpisał także szereg umów, w tym z IATA w zakresie prowadzenia szkoleń z zakresu operacyjnego.

Program prac ECAC, uchwalany na 3 lata, dotyczy m.in. spraw ekonomicznych, technicznych, bezpieczeństwa i ułatwień dla pasażerów. Jego realizację kontrolują wyznaczeni dyrektorzy generalni. Prace prowadzą grupy robocze składające się z rządowych ekspertów oraz obserwatorów reprezentujących opinie konsumentów i wiele sektorów przemysłu lotniczego i są kierowane przez Komitet Koordynacyjny złożony z prezydenta konferencji (obecnie jest to Catalin Radu z Rumunii), trzech wiceprezydentów, dyrektorów generalnych i przewodniczących delegacji państw zrzeszonych. ECAC przyczynił się m.in. w szczególności do:

- liberalizacji europejskiego transportu lotniczego i wzroście konkurencji z zachowaniem poziomu bezpieczeństwa (safety),
- rozwoju strategii harmonizacji systemów kontroli ruchu lotniczego i systemu zarządzania ruchem lotniczym (współpraca z EUROCONTROL),
- wprowadzaniu polityki ochrony środowiska we współpracy z ICAO (kwestie hałasu lotniczego, emisji spalin oraz opłat wnoszonych przez przewoźników lotniczych³³). Tematem tym jest także żywo zainteresowana UE, która ochronę

³¹ M. Guinchard, La réglementation européenne des transports aériens (origine, domaine, extension), *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, Vol. 205, nr 1, Janvier-Mars 1998, s. 7-8.

³² A. F. Pangborn, ECAC symposia enhance aviation security by boosting awareness of issues, solutions, *ICAO Journal*, December 1995, s. 18-19.

³³ T. Houseman, ECAC environmental activities, *ECAC news*, The European Civil Aviation Conference Magazine, nr 33, Autumn 2006, s. 2-5.

środowiska wiąże z efektywnym wykorzystaniem operacji lotniczych i paliwa lotniczego oraz wprowadzeniem opłat na rzecz ochrony środowiska³⁴.

- wprowadzeniu programu bezpieczeństwa (wraz z Komisją Europejską i JAA)³⁵,

- przyjęciu kodeksu skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych,

- prowadzeniu audytów bezpieczeństwa.

Siedziba organizacji mieści się w Neuilly- sur Seine Cedex, pod Paryżem.

Struktura organizacyjna to:

1) sesja triennialna (posiedzenia co trzy lata)- najwyższy organ, w skład którego wchodzi przedstawiciele państw członkowskich (zwykle dyrektorzy generalni lotnictwa cywilnego). Wytycza ona kierunki działalności ECAC oraz podejmuje uchwały w sprawach wewnętrznych.

2) posiedzenia dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego- trzy razy w roku,

3) Komitet Koordynacyjny, kierujący bieżącą pracą ECAC,

4) grupy robocze (eksperckie)- m. in. do spraw ochrony lotnictwa, ułatwień w transporcie lotniczym, badania wypadków lotniczych,

5) grupy zadaniowe- m. in. do spraw własności i kontroli, skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych, przepustowości portów lotniczych.

W ostatnich kilku latach działania ECAC dotyczyły m.in. hałasu w portach lotniczych (opracowano trzecią edycję dokumentu przeznaczonego dla rządów państw i przewoźników), emisji spalin, ułatwień dla pasażerów (zostały powołane grupy ekspertów ds. transportu osób z ograniczoną sprawnością, imigracji i cargo, obsługi naziemnej osób z ograniczoną mobilnością i systemów informowania pasażerów).

3. Polska w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

EASA, to instytucja utworzona w ramach struktur UE, której celem jest dążenie, w szczególności do: utrzymania wysokich standardów bezpieczeństwa w transporcie lotniczym, wspomaganie Komisji Europejskiej w zadaniach legislacyjnych i regulacyjnych, wydawanie świadectw zdatności dla produktów lotniczych i zatwierdzanie organizacji projektowania i obsługi technicznej statków powietrznych. EASA zrzesza przedstawicieli władz lotniczych państw europejskich (w tym Polski od 2004 r.) które współpracują w opracowywaniu i wdrażaniu standardów i procedur w zakresie bezpieczeństwa lotniczego³⁶. W ramach struktur EASA działają grupy robocze ekspertów z państw

³⁴ Communication from the Commission to the Council and the European parliament, Keep Europe moving sustainable mobility for our continent. Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper, Brussels 22.06.2006 (COM (2006) 314 final) s. 10-11.

³⁵ Joanne W. Young, What will be the effects of EC market unification on intercontinental air services after 1992, *ICAO Journal*, nr 1/1990, s. 28; M. Polkowska, Transport lotniczy, w: Transport towarów- poradnik zleceniodawcy i przewoźnika pod red. A. Pacuskiego (opracowanie z kartkami wymiennymi) część 9, rozdział 2, s. 3, Warszawa 2006 oraz M. Polkowska, R. Szpyra, *Globalne i regionalne międzynarodowe organizacje i instytucje lotnicze*, Akademia Obrony Narodowej, 2007, s. 75 i nast.

³⁶ M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich stosowanie. Zarys problematyki*, Warszawa, 2004, s. 81.

członkowskich o charakterze technicznym (TAG's- Technical Advisory Groups zajmujące się poszczególnymi działami merytorycznymi np. sprawami operacyjnymi i licencjonowaniem, techniką lotniczą, lotniskami i żegluga powietrzną) oraz legislacyjnym (RAG- Rulemaking Advisory Board).

EASA powstała w oparciu o Rozporządzenie WE 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia EASA.

W preambule rozporządzenia stwierdza się, iż konieczne jest powołanie, w ramach istniejących struktur instytucjonalnych Wspólnoty i równowagi kompetencji na poziomie wspólnotowym, EASA, która będzie niezależna w sprawach technicznych i będzie dysponować autonomią prawną, administracyjną i finansową. Agencja powinna udzielać pomocy Komisji w przygotowywaniu niezbędnych aktów prawnych oraz udzielać pomocy państwom członkowskim UE i przemysłowi lotniczemu w ich wdrażaniu. W zarządzie Agencji reprezentowana będzie Komisja Europejska oraz państwa członkowskie Wspólnoty. Ustawodawca podkreślił iż państwa członkowskie winny stopniowo przekazywać swe kompetencje na rzecz Agencji.

Art. 12 przewiduje, iż Agencja w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania i poprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego:

- a) wykonuje wszelkie zadania i udziela opinii;
- b) udziela pomocy Komisji poprzez przygotowywanie środków, które mają służyć wykonaniu niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy środki te dotyczą norm technicznych, w szczególności norm dotyczących konstrukcji i projektowania oraz aspektów eksploatacyjnych, Komisja nie może zmienić ich treści bez uprzedniej koordynacji z Agencją. Agencja zapewnia także niezbędne wsparcie Komisji na polu techniki, nauki i administracji podczas wykonywania jej zadań;
- c) podejmuje konieczne środki w ramach uprawnień powierzonych jej niniejszym rozporządzeniem lub innym aktem wspólnotowym;
- d) prowadzi inspekcje i dochodzenia niezbędne do wypełniania swoich zadań;
- e) w dziedzinach podlegających jej kompetencji wykonuje na rzecz państw członkowskich funkcje i zadania przypisane jej przez odpowiednie konwencje międzynarodowe, w szczególności przez konwencję chicagowską.

Art. 13 rozporządzenia dotyczy środków Agencji, która w miarę potrzeb:

- a) wydaje opinie skierowane do Komisji;
- b) określa warunki techniczne certyfikacji, w tym przepisy zdatności do lotu i dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, jak również wydaje wszelkie materiały, dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego;
- c) podejmuje właściwe decyzje, dotyczące stosowania art. 15 (certyfikacja), 45 (inspekcje) i 46 (kontrola).

Artykuł 14 dotyczy sporządzania projektów przepisów wykonawczych w celu udzielania pomocy Komisji w przygotowaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady wniosków co do głównych zasad, stosowalności i zasadniczych wymogów. Projekty te zostają przedłożone Komisji w postaci opinii Agencji. Ponadto Agencja, zgodnie z art. 43 i przepisami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję, opracowuje:

- a) warunki techniczne certyfikacji, w tym przepisy zdatności do lotu i dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, oraz

b) materiały instruktażowe do stosowania w procesie certyfikacji.

Artykuł 15 dotyczy certyfikacji zdatności do lotu i ochrony środowiska. Agencja, w przypadku gdy jest to stosowne i ujęte w konwencji chicagowskiej lub jej załącznikach, wypełnia na rzecz państw członkowskich funkcje i zadania państwa w zakresie projektowania, produkcji lub rejestrowania statków powietrznych, jeśli wiążą się one z zatwierdzeniem projektu. W tym celu Agencja w szczególności:

a) dla każdego produktu, na który wymagany jest certyfikat typu lub zmiana w stosunku do certyfikatu typu, ustanawia zasady jego przyznawania i powiadamia o tych zasadach. Zasady przyznawania certyfikatów zawierają przepisy zdatności do lotu, przepisy na podstawie których zaakceptowano równoważny poziom bezpieczeństwa oraz specjalne szczegółowe warunki techniczne, niezbędne gdy cechy konstrukcyjne danego produktu lub doświadczenia eksploatacyjne świadczą, że przepisy zdatności do lotu są nieadekwatne lub nieodpowiednie do potwierdzenia zgodności z zasadniczymi wymogami;

b) dla każdego produktu, dla którego wymagany jest ograniczony certyfikat zdatności do lotu typu, ustanawia specyficzne warunki techniczne zdatności do lotu i powiadamia o tych warunkach;

c) dla każdej części lub wyposażenia, na które wymagany jest certyfikat, ustanawia szczegółowe warunki techniczne zdatności do lotu i powiadamia o tych warunkach;

d) dla każdego produktu, na który, zgodnie z art. 6, wymagany jest certyfikat ochrony środowiska naturalnego, ustanawia właściwe wymagania w zakresie ochrony środowiska naturalnego;

e) prowadzi samodzielnie, za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionego organu, inspekcje techniczne związane z certyfikacją produktów, części i wyposażenia;

f) wydaje właściwe certyfikaty typu lub związanych z nim zmian;

g) wydaje certyfikaty części i wyposażenia;

h) wydaje certyfikaty ochrony środowiska naturalnego;

i) zmienia, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat, gdy warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane albo instytucja lub osoba fizyczna, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego;

j) zapewnia nieprzerwaną kontrolę zdatności do lotu, związaną z certyfikowanymi przez nią produktami, częściami i wyposażeniem, reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy bezpieczeństwa oraz wydaje i rozpowszechnia odpowiednie obowiązkowe informacje.

W odniesieniu do instytucji Agencja:

a) prowadzi, samodzielnie lub za pośrednictwem krajowych władz lotniczych lub uprawnionego organu, inspekcje i rewizje instytucji, którym wydała certyfikaty;

b) wydaje i wznawia certyfikaty: instytucjom projektowym, instytucjom produkcyjnym, zlokalizowanym na terytorium państw członkowskich, na żądanie odnośnego państwa członkowskiego, lub instytucjom produkcyjnym i obsługi technicznej, zlokalizowanym poza terytorium państw członkowskich;

c) zmienia, zawiesza lub cofa odpowiedni certyfikat dla instytucji, gdy warunki, na podstawie których został on wydany, nie są już spełniane albo

instytucja, której wydano certyfikat, nie dopełnia obowiązków nałożonych na nią przez niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego.

Agencja sprawuje także funkcje kontrolne (art. 16), w tym:

- prowadzi inspekcje standaryzacyjne w celu kontrolowania stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego przez krajowe władze lotnicze i przedstawia sprawozdanie Komisji,
- prowadzi kontrole techniczne w celu monitorowania skuteczności stosowania niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego,
- konsultuje i przekazuje Komisji opinie.

Zgodnie z art. 17 Agencja może ponadto prowadzić i finansować prace badawcze w zakresie ściśle ograniczonym, mające na celu poprawę jej działalności w zakresie wynikającym z jej kompetencji i bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego. Agencja koordynuje swoją działalność na polu prac badawczych i rozwoju z działaniami Komisji i państw członkowskich, tak by ich polityka i działania wzajemnie się wspierały

Art. 18 daje Agencji możliwość pomocy Wspólnocie i państwom członkowskim w ich stosunkach z państwami trzecimi, zgodnie z prawem wspólnotowym; w szczególności dotyczy to pomocy w harmonizacji odpowiednich przepisów i wzajemnym uznawaniu zezwoleń, potwierdzających należyte stosowanie przepisów. Agencja może także współpracować z władzami lotniczymi państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi, kompetentnymi w zakresie określonym przez niniejsze rozporządzenie, w ramach umów o współpracy, zawartych z tymi organizacjami, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami traktatu Wspólnoty. Agencja udziela też pomocy Komisji i państwom członkowskim (w szczególności w sprawach przestrzegania ich zobowiązań międzynarodowych wynikających z konwencji chicagowskiej).

Agencja jest organem Wspólnoty i posiada osobowość prawną. Ponadto w każdym państwie członkowskim Agencja korzysta ze zdolności prawnej i zdolności do czynności prawnych, w najszerszym zakresie przyznawanym osobom prawnym przez prawo krajowe. Agencja może w szczególności nabywać lub zbywać mienie ruchome i nieruchomości oraz może być stroną w postępowaniu sądowym. Jeżeli państwa członkowskie wyrażą na to zgodę, Agencja może na ich terenie otwierać swoje biura terenowe. Agencję reprezentuje dyrektor wykonawczy.

Personel, zgodnie z art. 20 rozporządzenia, działa zgodnie z regulaminem pracowniczym urzędników Wspólnot Europejskich. Personel Agencji składa się ze ściśle ograniczonej liczby urzędników, przydzielonych lub przeniesionych przez Komisję lub państwa członkowskie do wypełniania zadań kierowniczych. Pozostały personel składa się z innych pracowników zatrudnionych przez Agencję jako osoby niezbędne do wykonania jej zadań (ust. 3). W odniesieniu do pracowników Agencji stosuje się także przywileje i immunitety Wspólnot Europejskich (art. 21).

Art. 22 dotyczy odpowiedzialności umownej Agencji, która podlega prawu właściwemu dla danej umowy. Właściwy do rozstrzygnięcia spraw na podstawie klauzul arbitrażowych w umowie zawartej przez Agencję jest, zgodnie z ust. 2, Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich. W przypadku odpowiedzialności pozaumownej Agencja powinna naprawić, zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla praw państw członkowskich, szkody wyrządzone przez jej służby lub jej pracowników przy wykonywaniu ich funkcji. Właściwym do orzekania w tym sprawach jest także Trybunał Sprawiedliwości.

Odpowiedzialność osobistą pracowników wobec Agencji określają przepisy ich regulaminu pracowniczego lub mających zastosowanie warunków zatrudnienia.

Art. 24 stanowi o kompetencjach Agencji. Agencja posiada zarząd, który m. in.: ustala strukturę organizacyjną Agencji, mianuje dyrektora wykonawczego oraz na jego wniosek, dyrektorów, przed 31 marca każdego roku przyjmuje ogólne sprawozdanie Agencji za poprzedni rok i przesyła je do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i państw członkowskich, przed 30 września każdego roku i po otrzymaniu opinii Komisji przyjmuje program prac Agencji na nadchodzący rok i przesyła go do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i państw członkowskich, w porozumieniu z Komisją przyjmuje wytyczne w sprawie przydzielenia zadań certyfikacyjnych krajowym władzom lotniczym lub uprawnionym organom, ustala procedury do podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego, wypełnia funkcje odnoszące się do budżetu Agencji oraz powołuje członków komisji odwoławczej. Zarząd (Management Board) może doradzać dyrektorowi wykonawczemu w każdej sprawie, ściśle związanej ze strategią rozwoju bezpieczeństwa w lotnictwie, w tym z pracami badawczymi. Ponadto Zarząd powołuje organ doradczy, złożony z zainteresowanych stron, którego opinii zasięga przed podjęciem niektórych decyzji.

W skład zarządu, na mocy art. 25, wchodzi: po jednym przedstawicielu każdego państwa członkowskiego i jeden przedstawiciel Komisji. W tym celu każde państwo członkowskie i Komisja mianują członka zarządu, jak również zastępcę, który reprezentuje członka (alternate) w razie jego nieobecności. Czas trwania mandatu wynosi pięć lat; mandat ten jest odnawialny. Zgodnie z art. 26 zarząd wybiera spośród swoich członków prezesa oraz jego zastępcę. Zastępca prezesa zastępuje prezesa z urzędu w przypadku, gdy prezes nie jest w stanie wykonywać swoich obowiązków. Mandat prezesa i jego zastępcy wygasa wraz z wygaśnięciem ich statusu członków zarządu. Z zastrzeżeniem tego przepisu czas trwania mandatu prezesa oraz jego zastępcy wynosi trzy lata; mandaty te są odnawialne.

Zgodnie z art. 27 posiedzenia zarządu zwoływane są przez prezesa zarządu; w obradach bierze też udział dyrektor wykonawczy. Zarząd odbywa rocznie co najmniej dwa posiedzenia zwykłe. Dodatkowo zbiera się na wniosek prezesa zarządu, lub na żądanie jednej trzeciej swoich członków. Zarząd może zaprosić każdą osobę, której opinia może być interesująca, do uczestniczenia w posiedzeniu jako obserwator. Członkowie zarządu mogą być, z zastrzeżeniem przepisów regulaminu wewnętrznego, wspomagani przez doradców lub ekspertów. Usługi sekretariatu zarządu zapewnia Agencja.

Zgodnie z art. 28 zarząd podejmuje decyzje większością głosów dwóch trzecich swoich członków. Na żądanie członka zarządu decyzje, określone w art. 24 ust. 2 lit. K podejmuje się jednomyślnie. Każdy członek dysponuje jednym głosem. Dyrektor wykonawczy Agencji nie bierze udziału w głosowaniu. W razie nieobecności członka może głosować jego zastępca. Szczegółową procedurę głosowania określają przepisy regulaminu wewnętrznego. Na mocy art. 29 Agencja zarządzana jest przez dyrektora wykonawczego, który dysponuje pełną samodzielnością w wypełnianiu swoich zadań. Parlament Europejski lub Rada mogą wezwać dyrektora wykonawczego Agencji do przedstawienia sprawozdania z wykonania swoich zadań. Kadencja dyrektora wykonawczego i dyrektorów wynosi pięć lat, ale ich mandaty są odnawialne.

W ramach Agencji działają komisje odwoławcze (Art. 31). O decyzjach Agencji, od których przysługuje odwołanie oraz osobach uprawnionych do wniesienia odwołania stanowią art. 35-36. Zgodnie z art. 36 każda osoba fizyczna lub prawna może odwołać się od decyzji, która jej dotyczy, lub od decyzji która, mimo przyjęcia w formie decyzji skierowanej do innej osoby, dotyczy jej bezpośrednio i indywidualnie. Strony postępowania mogą być stronami postępowania odwoławczego. Odwołanie, wraz z uzasadnieniem jego powodów, składane jest do Agencji w formie pisemnej w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia osoby zainteresowanej lub odpowiednio, w razie braku takiego powiadomienia, od dnia, w którym dowiedziała się ona o decyzji (art. 37). O rewizji wstępnej, rozpatrywaniu odwołań i decyzjach w sprawie odwołań stanowią art. 38-40 rozporządzenia. Skarga na decyzję komisji odwoławczej może być wniesiona do Trybunału Sprawiedliwości na warunkach ustanowionych w art. 230 Traktatu (art. 41). Agencja zobowiązana jest do podjęcia niezbędnych środków w celu wykonania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości (ust. 3). Państwa członkowskie i instytucje Wspólnoty w formie tzw. skargi bezpośredniej mogą wnosić bezpośrednio do Trybunału Sprawiedliwości skargi na decyzje Agencji (Art. 42)

Art. 43 dotyczy procedur opracowywania opinii, warunków technicznych certyfikacji i materiałów poradnikowych. O procedurach podejmowania decyzji rozporządzenie stanowi w art. 44. Art. 45 dotyczy inspekcji w państwach członkowskich. Urzędnicy uprawnieni na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz władze krajowe są zatem upoważnione, zgodnie z przepisami prawa odnośnego państwa członkowskiego, do:

a) badania odnośnej dokumentacji, danych, procedur i wszelkich innych materiałów, odnoszących się do zapewnienia poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie, zgodnego z niniejszym rozporządzeniem;

b) wykonania kopii całości lub części takiej dokumentacji, danych, procedur i wszelkich innych materiałów;

c) żądania udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu;

d) wizytowania wszelkich odnośnych obiektów, terenów i środków transportu.

Przychody Agencji, zgodnie z art. 48 składają się z:

a) wkładu Wspólnoty i europejskich państw trzecich, z którymi Wspólnota zawarła umowy, określone w art. 55;

b) opłat wnoszonych przez patentów, występujących o certyfikaty i zezwolenia i ich posiadaczy; oraz

c) honorariów z tytułu publikacji, kształcenia i wszelkich innych usług, świadczonych przez Agencję.

Na wydatki Agencji składają się koszty personalne, administracyjne, infrastrukturalne i operacyjne. Prognozę przychodów i wydatków Agencji na następny rok budżetowy sporządza dyrektor wykonawczy oraz przesyła ją zarządowi wraz z wykazem etatów (ust. 3). Budżet Agencji wykonuje dyrektor wykonawczy (art. 49). Kontrolę wszystkich zobowiązań i wydatków oraz kontrolę istnienia i ściągania wszystkich należności Agencji prowadzi kontroler finansowy Komisji (ust. 2). Najpóźniej do 31 marca każdego roku dyrektor wykonawczy przesyła Komisji, zarządowi i do Trybunału Obrachunkowego szczegółowe sprawozdanie ze wszystkich dochodów i wydatków w poprzednim roku budżetowym (ust. 3). Parlament Europejski, działając zgodnie z zaleceniem Rady, udziela absolutorium dyrektorowi wykonawczemu Agencji w zakresie wykonania budżetu (ust. 4). W ciągu trzech lat od dnia podjęcia

obowiązków przez Agencję oraz co pięć lat w okresie późniejszym zarząd zleca przeprowadzenie niezależnej zewnętrznej kontroli stosowania niniejszego rozporządzenia (art. 51). Przepisy finansowe oraz regulamin prowizji i opłat regulują przepisy art. 52-53 rozporządzenia³⁷.

Można powiedzieć że EASA jest centralnym urzędem Unii Europejskiej do spraw bezpieczeństwa komunikacji powietrznej i jednocześnie do spraw zapobiegania procesowi niszczenia środowiska przez statki powietrzne i infrastrukturę lotniczą. a jej głównym celem jest promowanie najwyższych wspólnych standardów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska w lotnictwie cywilnym. EASA dba o bezpieczeństwo na poziomie regionu a także kontroluje państwa członkowskie.

Obecnie zajmie się ponadto przepisami i procedurami odnośnie cywilnych statków powietrznych, licencjonowaniem załóg w państwach członkowskich oraz certyfikacją przewoźników spoza UE. Od niedawna EASA bierze udział w pracach nad regulacjami dotyczącymi lotnisk i systemów zarządzania ruchem lotniczym.

EASA ma swoją siedzibę w Kolonii. Posiada także bliskie kontakty z organizacjami zajmującymi się sprawami bezpieczeństwa międzynarodowej komunikacji powietrznej, w tym ICAO, FAA oraz władzami lotniczymi Kanady, Brazylii, Izraela, Chin i Rosji. Obecnie dyrektorem wykonawczym jest Partrick Ky z Francji.³⁸

4. Polska w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL)

Zarząd EUROCONTROL składa się z dwóch członów: Dyrektora Generalnego (obecnie funkcje te sprawuje Franc Brenner) i Rady Tymczasowej. Organem wykonawczym jest Agencja. Agencja wykonuje zadania powierzone jej przez grupy zarządzające. Istnieją również ciała doradcze w postaci ekspertów bezpośrednio wspierających działalność komisji, dyrektora generalnego i rady tymczasowej. W sprawach technicznych istnieją inne organy o charakterze nadzorczym i serwisowym (Surveillance Products and Services). Stała Komisja EUROCONTROL reprezentuje państwa członkowskie na szczeblu ministerialnym. Zadaniem komisji jest formułowanie ogólnej polityki organizacji a także wzięcie odpowiedzialności za proces decyzyjny i wszelkiego typu regulacje np. zatwierdzanie rocznego budżetu, nowego dyrektora generalnego, regulacje finansowe itp. Państwa członkowskie w Radzie Tymczasowej EUROCONTROL są reprezentowane z poziomu dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego. Rada Tymczasowa jest odpowiedzialna za nadzór nad organami wykonawczymi a także za realizację ogólnej polityki EUROCONTROL stworzonej przez Stałą Komisję. Unia Europejska jest członkiem Rady Tymczasowej i bierze udział w jej pracach. Oprócz wyżej wymienionych podmiotów administracyjnych EUROCONTROL dysponuje organami doradczymi składającymi się z ekspertów służących swoją wiedzą na każdym szczeblu organizacji.

³⁷ Rozporządzenie WE 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego- Dz. Urz. L 240, 07/09/20024. s. 1-21.

³⁸ www.easa.eu.int.

Polska dołączyła do EUROCONTROL z chwilą akcesji do Unii Europejskiej w 2004 roku i została objęta wszystkimi programami oraz statutem organizacji. Dzięki członkostwu w tej organizacji Polska ma szansę poprawić bezpieczeństwo swoich lotów, zmniejszyć koszty zarządzania ruchem lotniczym, zharmonizować polską przestrzeń lotniczą z europejską, uczestniczyć w innowacyjnych projektach, szkoleniach a także w pomocy kadrowej, finansowej i rzeczowej. Polska ze względu na członkostwo w EUROCONTROL jest integralną częścią projektu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES).

Organizacja wśród swych zadań wymienia rozwój pokojowego i bezgranicznego systemu zarządzania ruchem powietrznym- EATM (European Air Traffic Management) przy uwzględnieniu prognoz wzrostu ruchu lotniczego oraz zachowania zasad bezpieczeństwa, oszczędności kosztów oraz ochrony środowiska naturalnego³⁹. Ponadto EUROCONTROL jest forum dyskusyjnym państw- członków; organizuje ona m. in. seminaria i konferencje w odpowiedzi na bieżące problemy państw członkowskich związane z żeglugą powietrzną, np. o odpowiedzialności cywilnej organów świadczących kontrolę ruchu lotniczego, czy safety culture⁴⁰.

Międzynarodowa konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” podpisana w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. została tylko nieco zmieniona w 1981 r.⁴¹. Zrewidowana w 1997 r. konwencja o EUROCONTROL wejdzie w życie po ratyfikacji przez wszystkich członków. Na razie jednak istnieją w tej sprawie poważne kontrowersje. W nowej konwencji zmienia się struktura organizacji. Państwa członkowskie zdecydowały się na dokooptowanie specjalistycznej kadry (w tym o wykształceniu prawniczym) zdolnej do realizowania nowych programów europejskich dotyczących szybkiego rozwoju żeglugi powietrznej. Już zmiany konwencji z roku w 1981 r. dają organizacji większą władzę, a ponadto nie ograniczają uprawnień jej organów. W nowej konwencji przewiduje się, że normy tworzone przez EUROCONTROL muszą być obowiązkowe dla państw członkowskich⁴².

Konwencja z 1997 r. zmienia strukturę organizacji. Komisja EUROCONTROL i Rada Tymczasowa mają wedle nowych przepisów nazywać się odpowiednio Zgromadzenie Ogólne EUROCONTROL i Rada. Poza tym wedle zmieni się proces decyzyjny, nie będzie bowiem wymagana jednomyślność, gdyż wprowadzono system większościowy⁴³.

Nowa konwencja przewiduje ponadto powstanie Komisji do spraw Bezpieczeństwa (Safety Regulation Commission) jako organu doradczego

³⁹ J. Mousse, La coopération européenne en matière de circulation aérienne, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, Vol. 175, nr 3, Juillet-Septembre 1990, s. 287

⁴⁰ Workshop on Responsibility and liability in the Air Traffic Management Domain, 14-15 November 2006, Brussels.

⁴¹ Europejski Trybunał Sprawiedliwości nie uznał się właściwym do interpretacji przepisów konwencji o EUROCONTROL, por. J. Mousse, Les redevances de route: De l'absence de contradiction entre la jurisprudence du Conseil d'État et celle de la Cour de Justice des Communautés, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, Vol. 193, nr 1, Janvier-Mars 1995, s. 29-38.

⁴² R. van Dam, Eurocontrol- quo vadis?, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, Vol. 215, nr 3, Juillet-Septembre 2000, s. 159 i następane.

⁴³ EUROCONTROL Annual Report 2005, EUROCONTROL, broszura informacyjna, czerwiec 2006 s. 14-16.

Rady. Przepisy EUROCONTROL o bezpieczeństwie zwane są przepisami ESARR. Przepisy UE mają za zadanie transpozycję przepisów ESARR do unijnego porządku prawnego. Stąd ESARR staną się częścią obowiązkowego procesu certyfikacyjnego usług nawigacyjnych w UE⁴⁴. Natomiast Komisja Rewizyjna (Performance Review Commission) zajmie się w szczególności badaniem stanu wdrożenia przez państwa przepisów międzynarodowych dotyczących incydentów i wypadków lotniczych⁴⁵. 10 listopada 2005 r.

EUROCONTROL przyjęło tzw. Regulatory and Advisory Framework (ERAF). Program oparty jest na dwu podstawowych kategoriach przepisów: regulacyjnych-wiążących oraz doradczych-wspierających.

5. Podsumowanie

Budowanie historii polskiego lotnictwa cywilnego i udział Polski w działalności organizacji międzynarodowych wymagało i wymaga nadal dużego wysiłku i zaangażowania władzy lotniczej. Lotnictwo jest jednak ze swej natury międzynarodowe, a udział Polski w strukturach unijnych zobowiązuje do aktywności w zapewnieniu bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju lotnictwa cywilnego. Wzmoczona aktywność Polski i udział polskich ekspertów w wielu lotniczych forach międzynarodowych i europejskich, w tym w Radzie ICAO, zarządzie EASA, Radzie Tymczasowej EUROCONTROL, czy forum ECAC, organizacja wielu konferencji i sympozjów o tematyce lotniczej w Polsce powoduje, iż Polska jest postrzegana jako kraj o dużym potencjale lotniczym i jest liczącym się partnerem dla Europy i świata w tej dziedzinie.

Recibido el 29 de julio de 2014 y aceptado el 30 de septiembre de 2014.

⁴⁴ Annual Safety Report 2005, Safety Regulation Commission, EUROCONTROL, listopad 2005, s. 4

⁴⁵ Performance Review Commission, Legal constraints to non-punitive ATM Safety Occurrence Reporting in Europe, report, outcome of a survey conducted by the Performance Review Unit in 2001-2002, December 2002, EUROCONTROL.