EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 9.10.2020.
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva u pogledu obavješćivanja o razlikama u odnosu na priloge 1., 3., 4., dijelove I., II. i III. Priloga 6., sveske I. i II. Priloga 10., Prilog 11., sveske I. i II. Priloga 14., Prilog 15., sveske I., II. i III. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu te u Vijeću Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu donošenja izmjena 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. toj konvenciji povezanih s odgodom predstojećeg zahtjeva za opremanje 25-satnim uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) radi izbjegavanja neželjenih posljedica nepredviđenih situacija zbog bolesti COVID-19

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se prijedlog odnosi na:

– stajalište koje u ime Unije treba zauzeti u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu razlika o kojima treba obavijestiti ICAO s obzirom na sljedeće izmjene prilogâ Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu koje je donijelo Vijeće ICAO-a na 219. sjednici i koje su objavljene u sljedećim dopisima:

– ICAO-ov dopis državama 20/19 o donošenju izmjene 176. Priloga 1.,

– ICAO-ov dopis državama 20/16 o donošenju izmjene 79. Priloga 3.,

– ICAO-ov dopis državama 20/23 o donošenju izmjene 61. Priloga 4.,

– ICAO-ov dopis državama 20/18 o donošenju izmjene 44. dijela I. Priloga 6.,

– ICAO-ov dopis državama 20/31 o donošenju izmjene 37. dijela II. Priloga 6.,

– ICAO-ov dopis državama 20/32 o donošenju izmjene 23. dijela III. Priloga 6.,

– ICAO-ov dopis državama 20/20 o donošenju izmjene 92. sveska I. Priloga 10.,

– ICAO-ov dopis državama 20/21 o donošenju izmjene 92. sveska II. Priloga 10.,

– ICAO-ov dopis državama 20/39 o donošenju izmjene 52. Priloga 11.,

– ICAO-ov dopis državama 20/35 o donošenju izmjene 15. sveska I. Priloga 14.,

– ICAO-ov dopis državama 20/22 o donošenju izmjene 9. sveska II. Priloga 14.,

– ICAO-ov dopis državama 20/24 o donošenju izmjene 41. Priloga 15.,

– ICAO-ov dopis državama 20/28 o donošenju izmjene 13. sveska I. Priloga 16.,

– ICAO-ov dopis državama 20/29 o donošenju izmjene 10. sveska II. Priloga 16.,

– ICAO-ov dopis državama 20/30 o donošenju izmjene 1. sveska III. Priloga 16.;

– stajalište koje u ime Unije treba zauzeti na 221. sjednici Vijeća ICAO-a u pogledu predviđenog donošenja izmjena 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. povezanih s odgodom predstojećeg zahtjeva za opremanje 25-satnim uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) radi izbjegavanja neželjenih posljedica nepredviđenih situacija s bolešću COVID-19,

– –stajalište koje u ime Unije treba zauzeti nakon što ICAO objavi donošenje izmjena 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. u dopisu državama putem kojeg poziva države članice da izdaju obavijest o svojem neslaganju s donesenom mjerom, mogućim razlikama u odnosu na nju ili poštovanju donesene mjere.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

Cilj je Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”) reguliranje međunarodnog zračnog prijevoza. Čikaška konvencija, kojom je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva, stupila je na snagu 4. travnja 1947.

Sve države članice EU-a stranke su Čikaške konvencije.

2.2. Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva

Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda. Njezini su ciljevi razvoj načela i tehnika međunarodne zračne plovidbe te poticanje planiranja i razvoja međunarodnog zračnog prometa.

Vijeće ICAO-a stalno je tijelo čije su članice 36 država ugovornica Konvencije koje na razdoblje od tri godine bira Skupština ICAO-a. Od 2019. do 2022. sedam država članica EU-a ima predstavnike u Vijeću ICAO-a.

Obvezne funkcije Vijeća ICAO-a, navedene u članku 54. Čikaške konvencije, obuhvaćaju donošenje međunarodnih standarda i preporučenih praksi (SARP-ovi) u obliku prilogâ Čikaškoj konvenciji.

Nakon donošenja tih mjera države ICAO-a dužne su izdati obavijest o svojem neslaganju s donesenom mjerom, mogućim razlikama u odnosu na nju ili poštovanju donesene mjere prije nego što ona stupi na snagu i postane pravno obvezujuća.

U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije svaka država koja ne smatra prikladnim da se u cijelosti pridržava tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može potpuno usuglasiti svoje propise ili praksu s takvim međunarodnim standardima ili postupcima ili koja smatra potrebnim usvojiti propise ili praksu različite u bilo kojem određenom dijelu od onih koji su utvrđeni međunarodnim standardom mora o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene međunarodnim standardom neodložno obavijestiti Međunarodnu organizaciju civilnog zrakoplovstva.

2.3. Akti doneseni tijekom 219. sjednice Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva i njihov odnos s postojećim propisima Unije

Na 219. sjednici Vijeće ICAO-a donijelo je izmjene prilogâ Čikaškoj konvenciji koje su navedene u prethodnom odjeljku 1. U ICAO-ovim dopisima državama kojima se države ugovornice ICAO-a obavješćuje o donošenju izmjena podsjeća se države na njihovu obvezu iz članka 38. Čikaške konvencije da obavijeste ICAO o bilo kakvim razlikama koje nastanu.

U nastavku se nalazi pregled različitih izmjena prilogâ koje je donijelo Vijeće ICAO-a na 219. sjednici, a dodatne pojedinosti navedene su u Prilogu predloženoj odluci Vijeća.

2.3.1. Izmjena 176. Priloga 1. o izdavanju dozvola za osoblje

Izmjena 176. Priloga 1. ICAO-a proizlazi iz preporuka koje su izradili Radna skupina ICAO-a za osposobljavanje i procjenu na temelju sposobnosti (CBTA-TF) i Tajništvo ICAO-a, a obuhvaća usklađivanje s izmjenom 5. Postupaka za usluge u zračnoj plovidbi – osposobljavanje (PANS-TRG, dok. 9868), nove definicije, ažuriranje zahtjeva za operativne kontrolore prometa/dispečere leta, predviđanje izmjene odredaba o zrakoplovima s pogonjenim uzgonom i odgode njihove primjene te uvođenje odredaba o instruktorima za osposobljavanje na radnom mjestu za kontrolu zračnog prometa.

Izmjene utječu na Uredbu (EU) br. 1178/2011 o članovima posade[1], Uredbu (EU) br. 1321/2014 o kontinuiranoj plovidbenosti[2] i Uredbu (EU) 2015/340 o kontrolorima zračnog prometa[3]. Izmjene su u biti obuhvaćene zakonodavstvom EU-a. Neke su promjene nužne radi usklađivanja teksta definicija, unošenja uredničkih izmjena i zahtjeva za nadzor koji provodi odgovarajući instruktor kontrolora zračnog prometa. Za ispunjenje posljednje navedenog zahtjeva te prenošenje nekih definicija u propise EU-a potrebno je prijaviti razlike ICAO-u tijekom ograničenog razdoblja. Relevantne izmjene propisa EU-a predviđene su za 2020. i 2021.

2.3.2. Izmjena 79. Priloga 3. o meteorološkim uslugama za međunarodnu zračnu plovidbu

Nakon izmjene 79. Priloga 3. ICAO-a morat će se ažurirati Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373[4].

Smatra se da većina izmjena minimalno utječe na dionike EU-a te da će općenito pridonijeti sigurnosti i učinkovitosti operacija. U nizu slučajeva trebat će ažurirati softver, pri čemu se smatra da su ta ažuriranja razmjerna očekivanim koristima i izvediva. U tom se smislu očekuje da će se do trećeg tromjesečja 2021. mnoge izmjene bez promjena uključiti u propise EU-a nakon provedbe odgovarajućih postupaka koje pokrene Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Dok se ne donesu te regulatorne promjene, za mnoge od tih izmjena treba dostaviti obavijest o razlikama.

2.3.3. Izmjena 61. Priloga 4. o zrakoplovnim kartama

U skladu s točkom AIS.OR.325 „Zrakoplovne karte” podtočkom (a) podpodtočkama 2. i 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373 pružatelji usluga zrakoplovnog informiranja (AIS) osiguravaju da su među ostalim karta aerodroma/helidroma i karta aerodromske

---

[1] Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 311, 25.11.2011., str. 1.

[2] Uredba (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove, SL L 362, 17.12.2014., str. 1.

[3] Uredba Komisije (EU) 2015/340 od 20. veljače 2015. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka koji se odnose na dozvole i certifikate kontrolora zračnog prometa u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, o izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 805/2011, SL L 63, 6.3.2015., str. 1.

[4] Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 od 1. ožujka 2017. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom i za njihov nadzor, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 482/2008 i provedbenih uredbi (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 te o izmjeni Uredbe (EU) br. 677/2011, SL L 62, 8.3.2017., str. 1.

površine za kretanje, ako postoje, sastavni dio Zbornika zrakoplovnih informacija (AIP) ili se zasebno dostavljaju primateljima AIP-a. Regulatorni okvir promijenit će se tijekom 2020. radi uključivanja te izmjene. Stoga 4. studenoga 2021. ne bi trebale postojati razlike između propisa i/ili praksi Unije i odredaba Priloga 4., uključujući sve izmjene do uključivo izmjene 61.

2.3.4. Izmjena 44. dijela I. Priloga 6. o operacijama zrakoplova u svim vremenskim uvjetima

Dok se ne izmijeni Uredba (EU) br. 965/2012 kako bi se prenijela izmjena 44. dijela I. Priloga 6., trebalo bi dostaviti obavijest o razlikama u odnosu na standard 4.2.8.2. i definicije. Valja napomenuti da su države članice već trebale dostaviti obavijest o razlici u odnosu na standard 4.2.8.1.1. s obzirom na to da su na temelju Uredbe (EU) br. 965/2012 operativna odobrenja za sada dopuštena samo za zaslone u visini glave (HUD-ovi) i sustave poboljšane vidljivosti (EVS-i)[5].

2.3.4.1. Usklađivanje uvjeta za ovlaštenja, prihvaćanje i odobrenja (AAA)

U skladu s ovom izmjenom potrebno je prijaviti razlike, iako su države članice već trebale prijaviti razliku u odnosu na standarde i preporučene prakse (SARP-ovi) u pogledu operacija produljenog vremena preusmjeravanja (EDTO), jer taj pojam još nije prenesen u Uredbu (EU) br. 965/2012[6] (umjesto toga upotrebljava se pojam operacija povećanog doleta s dvomotornim avionima (ETOPS))[7].

2.3.4.2. Članak 83.a

U skladu s promjenom u Prilogu u zrakoplovu se mora nalaziti ovjerena vjerodostojna preslika sažetka ugovora sklopljenog na temelju članka 83.a Čikaške konvencije. Nadalje, u novom Dodatku 10. dijelu I. Priloga 6. uvodi se standardizirani obrazac sažetka ugovora. Taj dodatak sadržava sve potrebne bitne informacije te obrazac koji operatori mogu ponijeti sa sobom za uporabu tijekom inspekcijskih pregleda na stajanci ili drugih provjera da bi smanjili mogućnost nesporazuma kad se ugovor koji se temelji na članku 83.a primjenjuje na zrakoplov koji je predmet inspekcijskog pregleda. U skladu s promjenom potrebno je dostaviti sažetak ugovora ICAO-u i kad se ugovor koji se temelji na članku 83.a podnosi u svrhu registracije.

Na temelju pravnog okvira uspostavljenog Uredbom (EU) 2018/1139[8] i njezinim provedbenim i delegiranim aktima funkcije države registracije (SoR) prenose se među državama članicama EU-a preko regulatornog sustava EU-a na način koji u cijelosti ispunjava ciljeve članka 83.a Čikaške konvencije. Taj sustav primjenjuje se na svaki zrakoplov

---

5 Kao odgovor na izmjenu 38. dijela I. Priloga 6. kako je najavljeno u dopisu državama An 11/1.3.27-14/9.

6 Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 296, 25.10.2012., str. 1.

7 Kao odgovor na izmjenu 38. dijela I. Priloga 6. kako je najavljeno u dopisu državama An 11/1.3.27-14/9.

8 Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91, SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

registriran u bilo kojoj državi članici EU-a kojim upravlja operator s glavnim sjedištem u drugoj državi članici EU-a koja ispunjava dužnosti države operatora.

Smatra se da će se novodonesenim SARP-ovima dodatno administrativno opteretiti operatori u pokušaju da se riješi problem (koji nije povezan sa sigurnošću) s kojim se suočavaju inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci. Nadalje, ICAO mijenja svoja pravila registracije kako bi omogućio registraciju ugovora koji se temelje na članku 83.a preko interaktivnog mrežnog sustava. Ako se takvom sustavu može pristupiti svugdje u svijetu, zahtjev da se u zrakoplovu mora nalaziti dokument još je upitniji.

Nije predviđeno da će se Uredba (EU) br. 965/2012 mijenjati da bi se osigurala usklađenost s tim konkretnim standardom.

Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o razlici u odnosu na nove SARP-ove ICAO-a.

2.3.4.3. Pouzdan izvor energije za lagane uređaje za snimanje leta

Moraju se ugraditi uređaji za snimanje leta zaštićeni u slučaju rušenja (kao što je uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) ili uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR)) koji se napajaju iz izvora električne energije koji pruža najveću moguću pouzdanost u radu. Takve odredbe ne postoje za lagane uređaje za snimanje (kao što je sustav za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CARS) ili sustav za snimanje podataka o zrakoplovu (ADRS)). Novi standard koji se primjenjuje na avione za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 2016. (standard 1.6. iz Dodatka 8. dijelu I. Priloga 6.) uveden je za lagane uređaje za snimanje koji se spajaju na izvor energije koji osigurava pravilno i pouzdano snimanje u njihovu operativnom okruženju.

U skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012 u određenim se kategorijama laganih aviona koji se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz (CAT) mora nalaziti lagani uređaj za snimanje leta ako je predmetnom zrakoplovu individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana 5. rujna 2022. ili kasnije (vidjeti točku CAT.IDE.A.191 Priloga IV. (dio CAT) Uredbi (EU) br. 965/2012). Kad bi se novi standard 1.6. iz Dodatka 8. dijelu I. Priloga 6. prenio u zahtjeve EU-a, primjenjivao bi se samo na navedene kategorije laganih aviona osim ako bi dodatna procjena prenošenja tog standarda u propise EU-a i proširenja opsega njegove primjene pokazala da bi to pridonijelo sigurnosti i učinkovitosti operacija. Osim toga, budući da se novi standard nalazi u dodatku dijelu I. Priloga 6., trebalo bi dati izjavu o poštovanju tog dodatka ili razlici u odnosu na taj dodatak s obzirom na standard kojim se propisuje imanje laganog uređaja za snimanje leta i koji upućuje na taj dodatak. Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o toj razlici.

2.3.4.4. Snimanje poruka unutar komunikacija putem podatkovne veze

Standard 6.3.3.1.2. iz dijela I. Priloga 6. nije prenesen u Uredbu (EU) br. 965/2012. Države članice već su trebale prijaviti razliku u odnosu na taj standard[9]. Izmjenom 44. razlika će se zadržati.

2.3.4.5. Lociranje zrakoplova u nevolji

Odredbe o lociranju aviona u nevolji prenesene su u točku CAT.GEN.MPA.210 Priloga IV. (dio CAT) Uredbi (EU) br. 965/2012, koja se primjenjuje na neke kategorije aviona za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2023. ili kasnije. Izmjena standarda 6.18.1. bolje će uskladiti taj standard s točkom CAT.GEN.MPA.210, koja se primjenjuje na avione za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2023. ili kasnije. No prijavljena razlika u odnosu na standard 6.18.1. trebala bi ostati jer se kriteriji za najveću certificiranu masu pri

[9] Kao odgovor na izmjenu 43. dijela I. Priloga 6. kako je najavljeno u dopisu državama An 11/1.3.32-18/12.

uzlijetanju (MCTOM) i konfiguraciju najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) iz standarda 6.18.1. razlikuju od tih istih kriterija iz točke CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5. Izmjena 37. dijela II. Priloga 6. o operacijama zrakoplova

2.3.5.1. Operacije u svim vremenskim uvjetima

Dok se ne izmijeni Uredba (EU) br. 965/2012, trebalo bi dostaviti obavijest o razlikama u odnosu na definicije. Države članice već su trebale prijaviti razliku u odnosu na standard 2.2.2.2.1.1. s obzirom na to da su na temelju Uredbe (EU) br. 965/2012 operativna odobrenja trenutačno dopuštena samo za HUD-ove i EVS-e[10].

Države članice već su trebale prijaviti razliku u odnosu na standard 2.2.2.2.1. s obzirom na to da se pravilo iz Priloga VI. (dio NCC) Uredbi (EU) br. 965/2012 ne odnosi na glavnog pilota, nego na operatora, dok se u slučaju operacija pri smanjenoj vidljivosti (LVO) odnosi na nadležno tijelo kako je utvrđeno u Prilogu V. (dio SPA) Uredbi (EU) br. 965/2012.

2.3.5.2. Članak 83.a

U skladu s promjenom u Prilogu u zrakoplovu se mora nalaziti ovjerena vjerodostojna preslika sažetka ugovora sklopljenog na temelju članka 83.a Čikaške konvencije. Nadalje, u novom Dodatku 10. dijelu I. Priloga 6. uvodi se standardizirani obrazac sažetka ugovora. Taj dodatak sadržava sve potrebne bitne informacije te obrazac koji operatori mogu ponijeti sa sobom za uporabu tijekom inspekcijskih pregleda na stajanci ili drugih provjera da bi smanjili mogućnost nesporazuma kad se ugovor koji se temelji na članku 83.a primjenjuje na zrakoplov koji je predmet inspekcijskog pregleda. U skladu s promjenom potrebno je dostaviti sažetak ugovora ICAO-u i kad se ugovor koji se temelji na članku 83.a podnosi u svrhu registracije.

Na temelju pravnog okvira uspostavljenog Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim i delegiranim aktima funkcije države registracije (SoR) prenose se među državama članicama EU-a preko regulatornog sustava EU-a na način koji u cijelosti ispunjava ciljeve članka 83.a Čikaške konvencije. Taj sustav primjenjuje se na svaki zrakoplov registriran u bilo kojoj državi članici EU-a kojim operira operator s glavnim sjedištem u drugoj državi članici EU-a koja ispunjava odgovornosti države operatora.

Smatra se da će se novim SARP-ovima dodatno administrativno opteretiti operatori u pokušaju da se riješi problem (koji nije povezan sa sigurnošću) s kojim se suočavaju inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci.

Nadalje, ICAO mijenja svoja pravila registracije kako bi omogućio registraciju ugovora koji se temelje na članku 83.a preko interaktivnog mrežnog sustava. Ako se takvom sustavu može pristupiti svugdje u svijetu, zahtjev da se u zrakoplovu mora nalaziti dokument još je upitniji.

Nije predviđeno da će se Uredba (EU) br. 965/2012 mijenjati da bi se osigurala usklađenost s tim konkretnim standardom.

Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o razlikama u odnosu na nove ICAO-ove SARP-ove.

2.3.6. Izmjena 23. dijela III. Priloga 6. o operacijama zrakoplova

2.3.6.1. Operacije u svim vremenskim uvjetima

Dok se ne izmijeni Uredba (EU) br. 965/2012, trebalo bi prijaviti razlike u odnosu na standard 2.2.8.2. i definicije. Države članice već su trebale prijaviti razliku u odnosu na

[10] Vidjeti bilješku 9.

standard 2.2.8.1.1. s obzirom na to da su na temelju Uredbe (EU) br. 965/2012 operativna odobrenja trenutačno dopuštena samo za HUD-ove i EVS-e[11].

2.3.6.2. Članak 83.a

U skladu s promjenom u Prilogu u zrakoplovu se mora nalaziti ovjerena vjerodostojna preslika sažetka ugovora sklopljenog na temelju članka 83.a Čikaške konvencije. Nadalje, u novom Dodatku 10. dijelu I. Priloga 6. uvodi se standardizirani obrazac sažetka ugovora. Taj dodatak sadržava sve potrebne bitne informacije te obrazac koji operatori mogu ponijeti sa sobom za uporabu tijekom inspekcijskih pregleda na stajanci ili drugih provjera da bi smanjili mogućnost nesporazuma kad se ugovor koji se temelji na članku 83.a primjenjuje na zrakoplov koji je predmet inspekcijskog pregleda. U skladu s promjenom potrebno je dostaviti sažetak ugovora ICAO-u i kad se ugovor koji se temelji na članku 83.a podnosi u svrhu registracije.

Na temelju pravnog okvira uspostavljenog Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim i delegiranim aktima funkcije države registracije (SoR) prenose se među državama članicama EU-a preko regulatornog sustava EU-a na način koji u cijelosti ispunjava ciljeve članka 83.a Čikaške konvencije. Taj sustav primjenjuje se na svaki zrakoplov registriran u bilo kojoj državi članici EU-a kojim operira operator s glavnim sjedištem u drugoj državi članici EU-a koja ispunjava dužnosti države operatora.

Smatra se da će se novodonesenim SARP-ovima dodatno administrativno opteretiti operatori u pokušaju da se riješi problem (koji nije povezan sa sigurnošću) s kojim se suočavaju inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci.

Nadalje, ICAO mijenja svoja pravila registracije kako bi omogućio registraciju ugovora koji se temelje na članku 83.a preko interaktivnog mrežnog sustava. Ako se takvom sustavu može pristupiti svugdje u svijetu, zahtjev da se u zrakoplovu mora nalaziti dokument još je upitniji.

Za sada nije predviđeno da će se predložiti izmjena Uredbe (EU) br. 965/2012 da bi se osigurala usklađenost s tim konkretnim standardom.

Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o razlikama u odnosu na nove ICAO-ove SARP-ove.

2.3.6.3. Uređaji za snimanje leta

Moraju se ugraditi uređaji za snimanje leta zaštićeni u slučaju rušenja (kao što je FDR ili CVR) koji se napajaju iz izvora električne energije koji pruža najveću moguću pouzdanost za njihov rad. Takve odredbe ne postoje za lagane uređaje za snimanje (kao što je CARS ili ADRS). Novi standard (standard 1.6. iz Dodatka 4. dijelu III. Priloga 6.) uveden je za lagane uređaje za snimanje koji se spajaju na izvor energije koji osigurava pravilno i pouzdano snimanje u njihovu operativnom okruženju.

U skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012 u određenim se kategorijama laganih helikoptera koji se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz mora nalaziti lagani uređaj za snimanje leta ako je predmetnom zrakoplovu individualna CofA prvi put izdana 5. rujna 2022. ili kasnije (vidjeti točku CAT.IDE.H.191 Priloga IV. (dio CAT) Uredbi (EU) br. 965/2012). Kad bi se standard 1.6. iz Dodatka 4. dijelu III. Priloga 6. prenio u zahtjeve EU-a, primjenjivao bi se samo na navedene kategorije laganih helikoptera osim ako bi dodatna procjena prenošenja tog standarda u propise EU-a i proširenja opsega njegove primjene pokazala da bi to pridonijelo sigurnosti i učinkovitosti operacija. Osim toga, budući da se novi standard nalazi u dodatku dijelu III. Priloga 6., trebalo bi dati izjavu o poštovanju tog dodatka ili razlici u odnosu na taj dodatak s obzirom na standard kojim se propisuje imanje laganog uređaja za snimanje leta i

[11] Vidjeti bilješku 9.

koji upućuje na taj dodatak. Standardom 4.3.1.1.4. propisuje se imanje uređaja za snimanje leta u helikopterima čiji je MCTOM manji od 3 175 kg, pri čemu taj uređaj za snimanje može biti ADRS.

U dijelu III. Priloga 6. nije propisana obveza imanja CARS-a. Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o razlikama u odnosu na standard 4.3.1.2.4. kako bi se istaknulo da u slučaju uporabe ADRS-a za sada ne postoji zahtjev EU-a koji se odnosi na pouzdanost izvora energije za taj uređaj.

2.3.6.4. Snimanje poruka unutar komunikacija putem podatkovne veze

Standardi 4.3.3.1.2. i 4.7.3.1.1.1. iz dijela III. Priloga 6. nisu preneseni u Uredbu (EU) br. 965/2012. Države članice već su trebale prijaviti razliku u odnosu na taj standard[12]. Izmjenom 23. razlika će se zadržati.

2.3.7. Izmjena 92. sveska I. Priloga 10. o zrakoplovnim telekomunikacijama

Na ICAO-ov svezak I. Priloga 10. do uključivo izmjene 89. upućuje se u točki CNS.TR.100 poddijela B Priloga VIII. Uredbi (EU) 2017/373 „Metode rada i operativni postupci za pružatelje komunikacijskih, navigacijskih ili nadzornih usluga”. Predviđena je promjena te odredbe tako da se u navedenoj točki CS.TR.100 uključe izmjene do uključivo izmjene 92. predložene u ICAO-ovu dopisu državama 20/20. Odsad bi se za odredbe na koje utječu izmjene do br. 92. trebalo dostaviti obavijest o razlikama.

2.3.8. Izmjena 92. sveska II. Priloga 10. o zrakoplovnim telekomunikacijama

Ova izmjena posljedica je izmjene 79. Priloga 3. (Meteorološke usluge za međunarodnu zračnu plovidbu) i utječe na zrakoplovnu nepokretnu uslugu (AFS).

ICAO-ov Prilog 10. svezak II. do uključivo izmjene 89. navodi se u točki CNS.TR.100 poddijela B Priloga VIII. Uredbi (EU) 2017/373 „Metode rada i operativni postupci za pružatelje komunikacijskih, navigacijskih ili nadzornih usluga”. Predviđeno je da se ta odredba promijeni tako da se u navedenu točku CNS.TR.100 uključe izmjene do uključivo izmjene 92. predložene u ICAO-ovu dopisu državama 20/21. Stoga bi trebalo prijaviti razlike u odnosu na izmijenjene SARP-ove.

2.3.9. Izmjena 56. Priloga 11. o operativnim uslugama u zračnom prometu

Kad je riječ o koordinaciji aktivnosti koje su potencijalno opasne za civilno zrakoplovstvo, kako je već predviđeno u poglavlju 2. točki 2.19.1. Priloga 11., Provedbenom uredbom (EU) 2020/469[13] dodan je članak 3.c Uredbi (EU) 2017/373 o utvrđivanju odgovarajućih zahtjeva koji će se početi primjenjivati 27. siječnja 2022. Očekuje se da će se dodatni zahtjevi uvedeni izmjenom 52. poglavlja 2. o procjeni sigurnosnog rizika obraditi u dogledno vrijeme. Trebalo bi dostaviti obavijest o razlikama dok se ne donese odgovarajuća uredba.

Novodoneseni standardi iz poglavlja 3. Priloga 11. o zahtjevu za vozače operativnih vozila da ponavljaju dijelove uputa povezane sa sigurnosti koje se emitiraju govornom komunikacijom već su uzeti u obzir u predloženoj izmjeni Uredbe (EU) br. 139/2014[14], čija se objava očekuje

---

12 Vidjeti bilješku 9.

13 Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/469 od 14. veljače 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 923/2012, Uredbe (EU) br. 139/2014 i Uredbe (EU) 2017/373 u pogledu zahtjeva za upravljanje zračnim prometom/uslugama u zračnoj plovidbi, oblikovanja struktura zračnog prostora i kvalitete podataka, sigurnosti uzletno-sletnih staza te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije br. 73/2010, SL L 104, 3.4.2020., str. 1.

14 Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 44, 14.2.2014., str. 1.

do kraja 2020. Kako bi se ova uredba uskladila s Uredbom (EU) br. 923/2012 (Standardizirana europska pravila zračnog prometa (SERA)), te zahtjeve zajedno sa zahtjevom da kontrolor zračnog prometa sluša ponavljanje treba obraditi u dogledno vrijeme. Podtočka (e) točke SERA.8015 „Odobrenja kontrole zračnog prometa" Uredbe (EU) br. 923/2012 sadržava zahtjeve za ponavljanje odobrenja i sigurnosnih informacija te se prije svega odnosi na komunikaciju između letačke posade i kontrolora zračnog prometa. Izmjena te točke SERA-e omogućila bi usklađivanje s izmjenom 52. Priloga 11. do 2023.

Trebalo bi dostaviti obavijest o razlikama dok se ne donese odgovarajuća uredba.

2.3.10. Izmjena 15. sveska I. Priloga 14. o aerodromima

U slučaju izmjena odredaba poglavlja 3., 5. i 9. bilo bi potrebno izmijeniti određene EASA-ine certifikacijske specifikacije, čije se donošenje planira do trećeg tromjesečja 2021. Kad je riječ o tim poglavljima, razlike bi trebalo prijavljivati do donošenja tih uvjeta. Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o razlikama u odnosu na izmijenjene SARP-ove.

2.3.11. Izmjena 9. sveska II. Priloga 14. o aerodromima

Analiza promjena uvedenih u svesku II. Priloga 14. pokazuje da bi u slučaju njihova prenošenja bile potrebne izmjene koje su uglavnom povezane s certifikacijskim specifikacijama za projektiranje helidroma. Takvim budućim izmjenama uzele bi se u obzir promjene uvedene u poglavljima 1., 3., 4. i 5. sveska II. Priloga 14. No u nekim se slučajevima izmjena postojećih specifikacija (npr. specifikacije za sustave osvjetljenja helidroma) ne smatra primjerenom, kako je već navedeno u preporuci uz ICAO-ov dopis državama A4/1.1.58-18/97.

U drugim bi situacijama u slučaju izmjena odredaba sveska II. Priloga 14. (u poglavljima 2. i 6.) trebalo izmijeniti sam regulatorni okvir uveden Uredbom 139/2014.

Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o relevantnim razlikama dok se ne izmijene mjerodavne regulatorne odredbe EU-a.

2.3.12. Izmjena 41. Priloga 15. o uslugama zrakoplovnog informiranja

Izmjenama se nastoje poboljšati informacije o aktivnostima opasnima za civilno zrakoplovstvo koje se objavljuju u obavijesti *Notice to Airmen* (NOTAM), čime se konkretno rješava pitanje zona sukoba.

U Prilogu VI. (dio AIS) Uredbe (EU) 2017/373, kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/469, nalaze se najnoviji SARP-ovi iz Priloga 15. ICAO-a i odredbe iz Postupaka za usluge u zračnoj plovidbi – upravljanje zrakoplovnim informacijama (PANS-AIM). No treba dostaviti obavijest o razlici jer izmjene koje je donio ICAO još nisu uključene u Prilog VI. (dio AIS) Uredbi (EU) 2017/373.

2.3.13. Izmjena 13. sveska I. Priloga 16. o zaštiti okoliša

Primjenjiva izmjena Priloga 16. predviđena je u prvom podstavku članka 9. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/1139, a stupa na snagu 1. travnja 2022.

No u skladu s ICAO-ovim dopisom državama 20/28 datum početka primjene izmjene 13. sveska I. Priloga 16. jest 1. siječnja 2021.

Do 31. ožujka 2022. postojat će razlika između propisa i/ili praksi EU-a i odredaba Priloga 16. sveska I., uključujući sve izmjene do uključivo izmjene 13. Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o razlici koja će postojati do 31. ožujka 2022.

2.3.14. Izmjena 10. sveska II. Priloga 16. o zaštiti okoliša

Primjenjiva izmjena sveska II. Priloga 16. predviđena je u prvom podstavku članka 9. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/1139.

U skladu s ICAO-ovim dopisom državama 20/29 datum početka primjene izmjene 10. sveska II. Priloga 16. jest 1. siječnja 2021. Predviđena je relevantna izmjena u okviru odgovarajućeg postupka EASA-e. No do 31. ožujka 2022. postojat će razlika između propisa i/ili praksi EU-a i odredaba sveska II. Priloga 16., uključujući sve izmjene do uključivo izmjene 10. Stoga bi trebalo dostaviti obavijest o toj razlici.

2.3.15. Izmjena 1. sveska III. Priloga 16. o zaštiti okoliša

U skladu s ICAO-ovim dopisom državama 20/30 datum početka primjene izmjene 1. sveska III. Priloga 16. jest 1. siječnja 2021. Odgovarajuća izmjena sveska III. Priloga 16. predviđena je u prvom podstavku članka 9. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/1139.

No do 1. travnja 2022. postojat će razlika između propisa i/ili praksi EU-a i odredaba sveska III. Priloga 16., uključujući sve izmjene do uključivo izmjene 13.

2.4. Predviđeno donošenje izmjena 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. u Vijeću Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva povezanih s odgodom predstojećeg zahtjeva za opremanje 25-satnim uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) radi izbjegavanja neželjenih posljedica nepredviđenih situacija zbog bolesti COVID-19

Izmjene 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. povezane s odgodom predstojećeg zahtjeva za opremanje 25-satnim uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) radi izbjegavanja neželjenih posljedica nepredviđenih situacija zbog bolesti COVID-19 podnijet će se na donošenje na 221. sjednici Vijeća ICAO-a.

Svrha je tih izmjena Priloga 6. Čikaškoj konvenciji – *Operacije zrakoplova, tj. njegova dijela I. – Međunarodni komercijalni zračni prijevoz – avioni i njegova dijela II. – Međunarodno opće zrakoplovstvo – avioni*, odgoditi obvezu upotrebe novog 25-satnog uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) do 1. siječnja 2022. kad će predviđene izmjene postati pravno obvezujuće za stranke Čikaške konvencije.

Kao datum opremanja takvim CVR-om određen je 1. siječnja 2021. Pandemija bolesti COVID-19 proglašena je početkom 2020. te je otad proizvođačima zrakoplova uzrokovala velike poteškoće u proizvodnji zrakoplova i lancima opskrbe.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

3.1. Razlike o kojima treba dostaviti obavijest

Na 219. sjednici Vijeća ICAO-a održanoj od 2. do 20. ožujka 2020. donesen je niz izmjena različitih priloga Čikaškoj konvenciji u području sigurnosti, okoliša i zračne plovidbe.

Za svaki se prilog ICAO-a u Prilogu Prijedlogu odluke Vijeća navodi mjerodavno zakonodavstvo Unije. Sve navedene izmjene pripadaju područjima obuhvaćenima pravom Unije te su stoga u isključivoj vanjskoj nadležnosti Unije. Osim toga, u Prilogu Prijedlogu odluke Vijeća detaljno su opisane razlike o kojima treba obavijestiti ICAO. U popisu u nastavku navedeni su prilozi u slučaju kojih o razlikama treba obavijestiti ICAO:

– dopis državama 20/19 o donošenju izmjene 176. Priloga 1. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/16 o donošenju izmjene 79. Priloga 3. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/18 o donošenju izmjene 44. dijela I. Priloga 6. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/31 o donošenju izmjene 37. dijela II. Priloga 6. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/32 o donošenju izmjene 23. dijela III. Priloga 6. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/20 o donošenju izmjene 92. sveska I. Priloga 10. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/21 o donošenju izmjene 92. sveska II. Priloga 10. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/39 o donošenju izmjene 52. Priloga 11. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/35 o donošenju izmjene 15. sveska I. Priloga 14. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/22 o donošenju izmjene 9. sveska II. Priloga 14. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest,

– dopis državama 20/24 o donošenju izmjene 41. Priloga 15. – razlike o kojima treba dostaviti obavijest.

U tom kontekstu, uzimajući u obzir mjerodavno zakonodavstvo Unije, stajalište koje treba zauzeti u ime Unije jest da se dostavi obavijest o razlikama u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije kako je utvrđeno u Prilogu Prijedlogu odluke Vijeća.

3.2. Izmjene 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6.

Glavna promjena koja se predloženim izmjenama 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. uvodi za postojeće propise Unije odgoda je datuma početka primjene pravila o opremanju novim 25-satnim uređajem, koja je prvobitno bila predviđena za 1. siječnja 2021., na 1. siječnja 2022.

Zbog pandemije bolesti COVID-19 primjena pravila o opremanju novim 25-satnim uređajem, koja je prvobitno bila predviđena za 1. siječnja 2021., nije realna ni na razini Unije. Komisija upravo radi na donošenju odgode tog datuma na razini Unije izmjenama mjerodavne uredbe Komisije[15]. Stoga bi trebalo podržati odgodu koju predlaže ICAO. Nadalje, nakon što ICAO

[15] Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća,

objavi donošenje izmjena 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. u dopisu putem kojeg poziva države članice da izdaju obavijest o svojem neslaganju s donesenom mjerom, mogućim razlikama u odnosu na nju ili poštovanju donesene mjere, stajalište Unije trebalo bi biti da se dostavi obavijest o poštovanju mjere.

4. PRAVNA OSNOVA

4.1. Postupovnopravna osnova

4.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma[16].

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”[17].

4.1.2. Primjena u predmetnom slučaju

Vijeće ICAO-a tijelo je osnovano na temelju sporazuma, odnosno Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”).

U skladu s člankom 54. Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a donosi međunarodne standarde i preporučene prakse u obliku prilogâ toj Konvenciji. To su akti koji proizvode pravne učinke. Određeni pravni učinci tih akata mogli bi ovisiti o podnošenju obavijesti o razlikama i o uvjetima tih obavijesti. Stoga je donošenje stajališta Unije u pogledu takvih obavijesti obuhvaćeno područjem primjene članka 218. stavka 9. UFEU-a.

Razlike o kojima treba dostaviti obavijest kao odgovor na prethodno navedene ICAO-ove dopise državama utječu na pravne učinke proizvedene standardima utvrđenima Čikaškom konvencijom.

Ti pravni učinci pripadaju području koje je obuhvaćeno propisima Unije, odnosno Uredbom (EU) 2018/1139, Uredbom (EU) 2017/373, Uredbom (EU) br. 965/2012, Uredbom (EU) 2020/469 i Uredbom (EU) br. 139/2014. To podrazumijeva da u skladu s člankom 3. stavkom 2. UFEU-a Unija ima isključivu vanjsku nadležnost u toj stvari.

Donesenim aktima ne dopunjuje se i ne mijenja institucijski okvir sporazuma.

Stoga je postupovnopravna osnova za predloženu odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

SL L 296, 25.10.2012., str. 1. Vidjeti pravilo o letačkim operacijama, CAT.IDE.A.185 točku (c) podtočku 1. i NCC.IDE.A.160 točku (b) podtočku 1.

[16] Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka/Vijeće, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, t. 64.

[17] Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka/Vijeće, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, t. 61.–64.

4.2. Materijalnopravna osnova

4.2.1. Načela

Materijalnopravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju donesenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako doneseni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od tih dvaju ciljeva ili elemenata glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnopravnoj osnovi, konkretno onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

4.2.2. Primjena u predmetnom slučaju

Glavni cilj i sadržaj donesenog akta odnose se na zajedničku prometnu politiku.

Stoga je materijalnopravna osnova predložene odluke članak 100. stavak 2. UFEU-a.

4.3. Zaključak

Pravna je osnova predložene odluke Vijeća članak 100 stavak 2. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

2020/0290 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva u pogledu obavješćivanja o razlikama u odnosu na priloge 1., 3., 4., dijelove I., II. i III. Priloga 6., sveske I. i II. Priloga 10., Prilog 11., sveske I. i II. Priloga 14., Prilog 15., sveske I., II. i III. Priloga 16. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu te u Vijeću Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu donošenja izmjena 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. toj konvenciji povezanih s odgodom predstojećeg zahtjeva za opremanje 25-satnim uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) radi izbjegavanja neželjenih posljedica nepredviđenih situacija zbog bolesti COVID-19

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

(1) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”), koja ima za cilj regulaciju međunarodnog zračnog prijevoza, stupila je na snagu 4. travnja 1947. Njome je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO).

(2) Države članice su države ugovornice Čikaške konvencije i članice ICAO-a, a Unija ima status promatrača u određenim tijelima ICAO-a. Sedam država članica ima predstavnike u Vijeću ICAO-a.

(3) U skladu s člankom 54. Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a može donositi međunarodne standarde i preporučene prakse („SARP-ovi”).

(4) U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije svaka država koja ne smatra prikladnim da se u cijelosti pridržava tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može potpuno usuglasiti svoje propise ili praksu s takvim međunarodnim standardima ili postupcima ili koja smatra potrebnim donijeti propise ili praksu različite u bilo kojem određenom dijelu od onih koji su utvrđeni međunarodnim standardom trebala bi o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene međunarodnim standardom odmah obavijestiti ICAO.

(5) Tijekom 219. sjednice održane od 2. do 20. ožujka 2020. Vijeće ICAO-a donijelo je izmjene priloga 1., 3., 4., 6. (dijelova I., II. i III.), 10. (svezaka I. i II.), 11., 14. (svezaka I. i II.), 15. i 16. (svezaka I., II. i III.) Čikaškoj konvenciji u području sigurnosti, okoliša i zračne plovidbe. U odgovarajućim ICAO-ovim dopisima državama kojima se države ugovornice ICAO-a obavješćuju o donošenju izmjena podsjeća se države na njihovu obvezu iz članka 38. Čikaške konvencije da obavijeste ICAO o bilo kakvim razlikama koje nastanu.

(6) Sve izmjene koje je donijelo Vijeće ICAO-a pripadaju područjima obuhvaćenima pravom Unije te su stoga u isključivoj vanjskoj nadležnosti Unije. Osim toga, novi SARP-ovi mogu presudno utjecati na sadržaj prava Unije, konkretno Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća

(7) [1], Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373[2], Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012[3], Provedbene uredbe Komisije (EU) 2020/469[4] i Uredbe Komisije (EU) br. 139/2014[5].

(8) Neke izmjene prilogâ Čikaškoj konvenciji već su dio zakonodavstva na razini Unije dok se druge upravo uvode u propise Unije.

(9) Za svaki se izmijenjeni prilog Čikaškoj konvenciji u Prilogu ovoj Odluci upućuje na mjerodavno zakonodavstvo Unije. Osim toga, u Prilogu ovoj Odluci detaljno su opisane razlike o kojima treba obavijestiti ICAO.

(10) Stoga je prikladno utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije kao odgovor na ICAO-ove dopise državama da se dostavi obavijest o poštovanju novih SARP-ova, razlikama u odnosu na njih ili neslaganju s novim SARP-ovima donesenima na 219. sjednici Vijeća ICAO-a s obzirom na priloge 1., 3., 4., 6., 10., 11., 14., 15. i 16. Čikaškoj konvenciji.

(11) Globalna pandemija bolesti COVID-19 negativno je utjecala na operatore zrakoplova, proizvođače zrakoplova i poddobavljače proizvođača opreme te usporila razvoj novih sustava. Operatori zrakoplova otkazuju ili odgađaju isporuke zrakoplova, zbog čega se isporuke predviđene za 2020. odgađaju za 2021. Novoproizvedeni zrakoplovi konfigurirani za isporuku 2020. čija je isporuka odgođena za 2021. moraju se ponovno konfigurirati u skladu s odredbama koje se primjenjuju nakon 1. siječnja 2021. Operatori i proizvođači zrakoplova suočavaju se s nepotrebnim financijskim opterećenjem ako u te zrakoplove moraju naknadno ugrađivati opremu. Stoga Komisija radi na donošenju odgode tog datuma na razini Unije izmjenama Uredbe (EU) br. 965/2012. Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini („CVR”) služi za pomoć u istraživanju nesreća i nezgoda. Odgoda primjene produljenja vremena snimanja CVR-om s dva sata na 25 sati ne donosi znatni sigurnosni rizik, a omogućuje prilagodbu sigurnosnih koristi duljeg vremena snimanja zvuka u pilotskoj kabini situaciji u kojoj se trenutačno nalazi zrakoplovna industrija. Unija snažno podupire ICAO u tome da se poveća sigurnost zrakoplovstva. Međutim, budući da je zbog pandemije bolesti COVID-19 nastala dosad neviđena situacija i da ne postoji znatan sigurnosni rizik, Unija bi stoga trebala podržati navedene izmjene.

---

1 Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

2 Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 od 1. ožujka 2017. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom i za njihov nadzor, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 482/2008 i provedbenih uredbi (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 te o izmjeni Uredbe (EU) br. 677/2011 (SL L 62, 8.3.2017., str. 1.).

3 Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

4 Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/469 od 14. veljače 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 923/2012, Uredbe (EU) br. 139/2014 i Uredbe (EU) 2017/373 u pogledu zahtjeva za upravljanje zračnim prometom/uslugama u zračnoj plovidbi, oblikovanja struktura zračnog prostora i kvalitete podataka, sigurnosti uzletno-sletnih staza te o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije br. 73/2010 (SL L 104, 3.4.2020., str. 1.).

5 Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 44, 14.2.2014., str. 1.).

(12) Stajalište Unije na 221. sjednici Vijeća ICAO-a o predviđenim izmjenama 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6., koje trebaju izraziti države članice Unije koje su članice Vijeća ICAO-a djelujući zajednički u ime Unije, trebalo bi biti da se podrže te izmjene.

(13) Stajalište Unije nakon što Vijeće ICAO-a donese izmjene 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6., koje će glavni tajnik ICAO-a objaviti putem ICAO-ova dopisa državama, trebalo bi biti da se dostavi obavijest o poštovanju tih izmjena, što je stajalište koje trebaju izraziti sve države članice Unije.

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije kao odgovor na:

– ICAO-ov dopis državama 20/19 o donošenju izmjene 176. Priloga 1.,

– ICAO-ov dopis državama 20/16 o donošenju izmjene 79. Priloga 3.,

– ICAO-ov dopis državama 20/23 o donošenju izmjene 61. Priloga 4.,

– ICAO-ov dopis državama 20/18 o donošenju izmjene 44. dijela I. Priloga 6.,

– ICAO-ov dopis državama 20/31 o donošenju izmjene 37. dijela II. Priloga 6.,

– ICAO-ov dopis državama 20/32 o donošenju izmjene 23. dijela III. Priloga 6.,

– ICAO-ov dopis državama 20/20 o donošenju izmjene 92. sveska I. Priloga 10.,

– ICAO-ov dopis državama 20/21 o donošenju izmjene 92. sveska II. Priloga 10.,

– ICAO-ov dopis državama 20/39 o donošenju izmjene 52. Priloga 11.,

– ICAO-ov dopis državama 20/35 o donošenju izmjene 15. sveska I. Priloga 14.,

– ICAO-ov dopis državama 20/22 o donošenju izmjene 9. sveska II. Priloga 14.,

– ICAO-ov dopis državama 20/24 o donošenju izmjene 41. Priloga 15.,

– ICAO-ov dopis državama 20/28 o donošenju izmjene 13. sveska I. Priloga 16.,

– ICAO-ov dopis državama 20/29 o donošenju izmjene 10. sveska II. Priloga 16.,

– ICAO-ov dopis državama 20/30 o donošenju izmjene 1. sveska III. Priloga 16.,

koje je izdala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), utvrđeno je u Prilogu ovoj Odluci.

Članak 2.

(1) Stajalište koje u ime Unije treba zauzeti na 221. sjednici Vijeća ICAO-a jest da se u cijelosti podrže predložene izmjene 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”).

(2) Stajalište koje u ime Unije treba zauzeti nakon što Vijeće ICAO-a donese izmjene 46. i 39. dijelova I. i II. Priloga 6. Čikaškoj konvenciji jest da se u odgovoru na odgovarajući ICAO-ov dopis državama obavijesti o poštovanju donesene mjere.

Članak 3.

(1) Stajalište iz članka 1. i članka 2. stavka 2. moraju izraziti sve države članice Unije.

(2) Stajalište iz članka 2. stavka 1. moraju izraziti države članice Unije koje su članice Vijeća ICAO-a djelujući zajednički.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Vijeće
Predsjednik