EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s priglasitvijo razlik v primerjavi s prilogami 1, 3, 4, deli I, II in III Priloge 6, zvezkoma I in II Priloge 10, Prilogo 11, zvezkoma I in II Priloge 14, Prilogo 15 ter zvezki I, II in III Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu ter v Svetu Mednarodne organizacije civilnega letalstva glede sprejetja sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 k navedeni konvenciji v zvezi z odlogom prihodnje zahteve po opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR), da bi se izognili neželenim posledicam izrednih razmer, ki jih je prinesla pandemija COVID-19

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na:

- stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO) glede razlik, ki jih je treba priglasiti ICAO v zvezi z naslednjimi spremembami prilog h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, ki jih je Svet ICAO sprejel na 219. zasedanju in ki so bile objavljene v:

– dopisu ICAO 20/19 k sprejetju spremembe 176 Priloge 1

– dopisu ICAO 20/16 k sprejetju spremembe 79 Priloge 3

– dopisu ICAO 20/23 k sprejetju spremembe 61 Priloge 4

– dopisu ICAO 20/18 k sprejetju spremembe 44 Dela I Priloge 6

– dopisu ICAO 20/31 k sprejetju spremembe 37 Dela II Priloge 6

– dopisu ICAO 20/32 k sprejetju spremembe 23 Dela III Priloge 6

– dopisu ICAO 20/20 k sprejetju spremembe 92 Zvezka I Priloge 10

– dopisu ICAO 20/21 k sprejetju spremembe 92 Zvezka II Priloge 10

– dopisu ICAO 20/39 k sprejetju spremembe 52 Priloge 11

– dopisu ICAO 20/35 k sprejetju spremembe 15 Zvezka I Priloge 14

– dopisu ICAO 20/22 k sprejetju spremembe 9 Zvezka II Priloge 14

– dopisu ICAO 20/24 k sprejetju spremembe 41 Priloge 15

– dopisu ICAO 20/28 k sprejetju spremembe 13 Zvezka I Priloge 16

– dopisu ICAO 20/29 k sprejetju spremembe 10 Zvezka II Priloge 16

– dopisu ICAO 20/30 k sprejetju spremembe 1 Zvezka III Priloge 16

– stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na 221. zasedanju Sveta ICAO za predvideno sprejetje sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 v zvezi z odlogom prihodnje zahteve po opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR), da bi se izognili neželenim posledicam izrednih razmer, ki jih je prinesla pandemija COVID-19;

– –stališče, ki se zastopa v imenu Unije, potem ko ICAO napove sprejetje sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 v dopisu, s katerim države članice pozove k priglasitvi svojega nestrinjanja s sprejetim ukrepom, morebitnih razlik v primerjavi z njim ali njegovega izpolnjevanja.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1 Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu

Namen Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija) je urejanje mednarodnega letalskega prometa. Čikaška konvencija je začela veljati 4. aprila 1947 in z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

Vse države članice EU so pogodbenice Čikaške konvencije.

2.2 Mednarodna organizacija civilnega letalstva

Mednarodna organizacija civilnega letalstva je specializirana agencija Združenih narodov. Njen namen in cilji so oblikovati načela in tehnike mednarodne zračne plovbe ter spodbujati načrtovanje in razvoj mednarodnega zračnega prometa.

Svet ICAO je stalni organ ICAO, ki ga sestavlja 36 držav pogodbenic, ki jih izvoli Skupščina ICAO za obdobje treh let. V obdobju 2019–2022 je v Svetu ICAO zastopanih sedem držav članic EU.

Obvezne naloge Sveta ICAO, navedene v členu 54 Čikaške konvencije, vključujejo sprejetje mednarodnih standardov in priporočenih praks v obliki prilog k Čikaški konvenciji.

Po sprejetju takih ukrepov morajo države ICAO priglasiti svoje nestrinjanje z ukrepi, morebitne razlike v primerjavi z njimi ali njihovo izpolnjevanje, preden ti začnejo veljati in postanejo pravno zavezujoči.

V skladu s členom 38 Čikaške konvencije vsaka država, ki meni, da ne more v celoti spoštovati takega mednarodnega standarda ali postopka ali v celoti uskladiti svojih predpisov ali praks s takim mednarodnim standardom ali postopkom, ali meni, da mora sprejeti predpise in prakse, ki se v nekaterih pogledih razlikujejo od tistih, predpisanih v mednarodnih standardih, Mednarodno organizacijo civilnega letalstva takoj obvesti o razlikah med lastno prakso in prakso, ki jo določa mednarodni standard.

2.3 Akti, sprejeti na 219. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva, in njihova povezava z veljavnimi pravili Unije

Svet ICAO je na 219. zasedanju sprejel spremembe prilog k Čikaški konvenciji, kot so navedene v oddelku 1 zgoraj. Dopisi ICAO, s katerimi so države pogodbenice ICAO obveščene o sprejetju sprememb, države opominjajo, da morajo na podlagi člena 38 Čikaške konvencije ICAO obvestiti o vseh morebitnih nastalih razlikah.

Pregled različnih sprememb prilog, kot jih je Svet ICAO sprejel na 219. zasedanju, je na voljo spodaj, dodatne podrobnosti pa so navedene v prilogi k predlaganemu sklepu Sveta.

2.3.1 Sprememba 176 Priloge 1 o licenciranju osebja

Sprememba 176 Priloge 1 ICAO temelji na priporočilih projektne skupine ICAO za usposabljanje in ocenjevanje na podlagi kompetenc (CBTA-TF) in sekretariata ICAO ter zadeva uskladitev s spremembo 5 Postopkov za navigacijske službe zračnega prometa – Usposabljanje (PANS-TRG, dok. 9868)/nove opredelitve, posodobitve zahtev za letalske dispečerje, vnaša spremembo določb o zrakoplovih z navpičnim vzletanjem in odložitev njihove uporabe ter uvaja določbe o inštruktorjih za usposabljanje na delovnem mestu v kontroli zračnega prometa.

Te spremembe vplivajo na Uredbo (EU) št. 1178/2011 o letalskem osebju[1], Uredbo (EU) št. 1321/2014 o stalni plovnosti[2] in Uredbo (EU) 2015/340 o kontrolorjih zračnega prometa[3]. Spremembe so vsebinsko zajete v zakonodaji EU. Potrebne so nekatere spremembe za uskladitev besedila opredelitev, da se upoštevajo redakcijske spremembe in zahteva po nadzoru s strani ustreznega inštruktorja kontrolorja zračnega prometa. To pa, tako kot prenos nekaterih opredelitev v pravila EU, zahteva priglasitev razlik ICAO za omejeno časovno obdobje. Zadevne spremembe predpisov EU naj bi se zgodile v letih 2020 in 2021.

2.3.2 Sprememba 79 Priloge 3 o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo

Po spremembi 79 Priloge 3 ICAO bo Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/373[4] treba posodobiti.

Za veliko večino sprememb velja, da imajo minimalen učinek na zainteresirane strani EU in bodo na splošno koristile varnosti in učinkovitosti operacij. V številnih primerih bodo potrebne posodobitve programske opreme, ki se štejejo za sorazmerne s pričakovanimi koristmi in obvladljive. Zato se pričakuje, da bodo številne spremembe vključene v predpise EU do tretjega četrtletja leta 2021 brez sprememb, v skladu z ustreznimi postopki, ki jih je začela EASA. Do sprejetja navedenih regulativnih sprememb je treba veliko sprememb priglasiti kot razlike.

2.3.3 Sprememba 61 Priloge 4 o letalskih navigacijskih kartah

Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 v točki AIS.OR.325 „Letalske navigacijske karte“ pod točkama (a)(2) in (3) zahteva, da izvajalec služb za letalske informacijske (AIS) med drugim zagotovi, da sta karta aerodroma/heliporta in karta premikanja po tleh aerodroma, če sta na voljo, vključeni v zbornik letalskih informacij (AIP) ali se ločeno zagotovita prejemnikom AIP. Regulativni okvir se bo v letu 2020 spremenil tako, da bo ta sprememba

---

[1] Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1).

[2] Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

[3] Uredba Komisije (EU) 2015/340 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (UL L 63, 6.3.2015, str. 1).

[4] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L 62, 8.3.2017, str. 1).

upoštevana. Zato 4. novembra 2021 ne bi smelo biti razlik med predpisi in/ali praksami Unije ter določbami Priloge 4, vključno z vsemi spremembami do vključno spremembe 61.

2.3.4 Sprememba 44 Dela I Priloge 6 o operacijah zrakoplova – operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti

Do spremembe Uredbe (EU) št. 965/2012, ki odraža spremembo 44 Dela I Priloge 6, je treba priglasiti razlike glede na standard 4.2.8.2 in opredelitve pojmov. Opozoriti je treba, da bi države članice morale že priglasiti razliko v primerjavi s standardom 4.2.8.1.1, saj Uredba (EU) št. 965/2012 trenutno dovoljuje operativne kreditne točke samo za polprosojne zaslone in sisteme za izboljšanje vidnosti[5].

2.3.4.1 Uskladitev pogojev za dovoljenja, sprejetje in odobritve (AAA)

Ta sprememba zahteva priglasitev razlike, čeprav bi države članice morale že priglasiti razliko v primerjavi s standardi in priporočenimi praksami (SARP), ki se nanašajo na operacije s podaljšanim časom preusmeritve (EDTO), saj ta koncept še ni prenesen v Uredbo (EU) št. 965/2012[6] (namesto tega se uporabljajo operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS))[7].

2.3.4.2 Člen 83a

Sprememba Priloge zahteva, da je treba na krovu hraniti overjeno verodostojno kopijo povzetka sporazuma, sklenjenega na podlagi člena 83a Čikaške konvencije. Poleg tega novi Dodatek 10 k Delu I Priloge 6 uvaja standardizirano obliko povzetka sporazuma. Vsebuje vse potrebne ustrezne informacije in obrazec, ki ga lahko operaterji uporabljajo med preverjanji na ploščadi ali drugimi dejavnostmi preverjanja, da se zmanjša možnost nesporazumov, kadar se za zrakoplov, ki se pregleduje, uporablja sporazum, sklenjen na podlagi člena 83a. Poleg tega zahteva, da se povzetek sporazuma pošlje ICAO, ko se za registracijo predloži sporazum na podlagi člena 83a.

V skladu s pravnim okvirom, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2018/1139[8] ter njenimi izvedbenimi in delegiranimi akti, prenos funkcij države registracije med državami članicami EU poteka prek regulativnega sistema EU na način, ki v celoti izpolnjuje cilje člena 83a Čikaške konvencije. Ta sistem se uporablja za vse zrakoplove v registru katere koli države članice EU, ki jih upravlja operater s sedežem v drugi državi članici EU, ki izpolnjuje obveznosti države operaterja.

Šteje se, da bodo novo sprejeti standardi in priporočeni postopki operaterjem povzročili dodatno upravno breme pri reševanju (ne-varnostnega) problema za inšpektorje na ploščadi. Poleg tega ICAO spreminja svoja pravila za registracijo, da bi prek interaktivnega spletnega

---

5 Kot odgovor na spremembo 38 Dela I Priloge 6, kot je bila napovedana v dopisu An 11/1.3.27-14/9.

6 Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 296, 25.10.2012, str. 1.

7 Kot odgovor na spremembo 38 Dela I Priloge 6, kot je bila napovedana v dopisu An 11/1.3.27-14/9.

8 Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91, UL L 212, 22.8. 2018, str. 1.

sistema zagotovila registracijo sporazumov na podlagi člena 83a. Če je do takšnega sistema mogoče dostopati po vsem svetu, je zahteva po hranjenju dokumenta na krovu zrakoplova še bolj vprašljiva.

Za zagotovitev skladnosti s tem standardom ni predvidena sprememba Uredbe (EU) št. 965/2012.

Zato bi bilo treba priglasiti razliko v primerjavi z novimi standardi in priporočenimi praksami ICAO.

2.3.4.3 Zanesljiv vir energije za zapisovalnike leta za lahke zrakoplove

Zapisovalniki leta z zaščito v primeru letalske nesreče (npr. zapisovalnik podatkov o letu (FDR) ali zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (CVR)) se morajo z električno energijo napajati iz vira, ki zagotavlja največjo možno zanesljivost za njihovo delovanje. Za zapisovalnike leta za lahke zrakoplove (npr. sistem za zapisovanje zvoka v pilotski kabini (CARS) ali sistemi za zapisovanje podatkov o zrakoplovu (ADRS) take določbe ne obstajajo. Uveden je bil nov standard, ki se uporablja za letala s prvotnim spričevalom o plovnosti, izdanim po letu 2016 (standard 1.6 Dodatka 8 k Delu I Priloge 6), da se lahko zapisovalniki za lahke zrakoplove priključijo na vir energije, ki zagotavlja pravilno in zanesljivo beleženje v njihovem delovnem okolju.

Uredba (EU) št. 965/2012 zahteva zapisovalnik leta za lahke zrakoplove za nekatere kategorije lahkih letal, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz (CAT), če je bilo zadevnemu zrakoplovu individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje (glej točko CAT.IDE.A.191 Priloge IV (del CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012). Če bi se novi standard 1.6 Dodatka 8 k Delu I Priloge 6 prenesel v zahteve EU, bi se uporabljal le za te kategorije lahkih letal, razen če bi se nadaljnja ocena prenosa tega standarda v pravila EU in razširitev obsega uporabe izkazali kot koristni za varnost in učinkovitost operacij. Ker je novi standard naveden v dodatku k Delu I Priloge 6, je treba poleg tega v zvezi z navedenim dodatkom predložiti izjavo o skladnosti s standardom, ki predpisuje zapisovalnik leta za lahke zrakoplove in se sklicuje na navedeni dodatek, ali izjavo o razliki v primerjavi z navedenim standardom. Zato je treba priglasiti razliko.

2.3.4.4 Zapisovanje sporočil v okviru komunikacije prek podatkovne zveze

Standard 6.3.3.1.2 Dela I Priloge 6 ni bil prenesen v Uredbo (EU) št. 965/2012. Države članice bi že morale priglasiti razliko v primerjavi s tem standardom[9]. S spremembo 44 se bo razlika ohranila.

2.3.4.5 Lokacija zrakoplova v nevarnosti

Določbe v zvezi z lokacijo letala v nevarnosti so bile prenesene v točko CAT.GEN.MPA.210 Priloge IV (del CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012, ki se uporablja za nekatere kategorije letal, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2023 ali pozneje. S spremembo standarda 6.18.1 se bo ta standard bolje uskladil s točko CAT.GEN.MPA.210, ki se uporablja za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2023 ali pozneje. Vendar bi morala priglašena razlika v primerjavi s standardom 6.18.1 ostati, ker se merili za največjo certificirano vzletno maso (MCTOM) in največje operativno število potniških sedežev (MOPSC) med standardom 6.18.1 in točko CAT.GEN.MPA.210 razlikujeta.

[9] Kot odgovor na spremembo 43 Dela I Priloge 6, kot je bila napovedana v dopisu An 11/1.3.32-18/12.

2.3.5 Sprememba 37 Dela II Priloge 6 o operacijah zrakoplova

2.3.5.1 Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti

Do spremembe Uredbe (EU) št. 965/2012 je treba priglasiti razlike glede na opredelitve pojmov. Države članice bi morale že priglasiti razliko v primerjavi s standardom 2.2.2.2.1.1, saj Uredba (EU) št. 965/2012 trenutno dovoljuje operativne kreditne točke samo za polprosojne zaslone in sisteme za izboljšanje vidnosti[10].

Države članice bi morale že priglasiti razliko v primerjavi s standardom 2.2.2.2.1, saj je v Prilogi VI (del NCC) k Uredbi (EU) št. 965/2012 pravilo naslovljeno na operaterja in ne na poveljujočega pilota; za operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO) je to pristojni organ, kot je določen v Prilogi V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012.

2.3.5.2 Člen 83a

Sprememba Priloge zahteva, da je treba na krovu hraniti overjeno verodostojno kopijo povzetka sporazuma, sklenjenega na podlagi člena 83a Čikaške konvencije. Poleg tega novi Dodatek 10 k Delu I Priloge 6 uvaja standardizirano obliko povzetka sporazuma. Vsebuje vse potrebne ustrezne informacije in obrazec, ki ga lahko operaterji uporabljajo med preverjanji na ploščadi ali drugimi dejavnostmi preverjanja, da se zmanjša možnost nesporazumov, kadar se za zrakoplov, ki se pregleduje, uporablja sporazum, sklenjen na podlagi člena 83a. Poleg tega zahteva, da se povzetek sporazuma pošlje ICAO, ko se za registracijo predloži sporazum na podlagi člena 83a.

V skladu s pravnim okvirom, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2018/1139 ter njenimi izvedbenimi in delegiranimi akti, prenos funkcij države registracije med državami članicami EU poteka prek regulativnega sistema EU na način, ki v celoti izpolnjuje cilje člena 83a Čikaške konvencije. Ta sistem se uporablja za vse zrakoplove v registru katere koli države članice EU, ki jih upravlja operater s sedežem v drugi državi članici EU, ki izpolnjuje obveznosti države operaterja.

Šteje se, da bodo novi standardi in priporočeni postopki operaterjem povzročili dodatno upravno breme pri reševanju (nevarnostnega) problema za inšpektorje na ploščadi.

Poleg tega ICAO spreminja svoja pravila za registracijo, da bi prek interaktivnega spletnega sistema zagotovila registracijo sporazumov na podlagi člena 83a. Če je do takšnega sistema mogoče dostopati po vsem svetu, je zahteva po hranjenju dokumenta na krovu zrakoplova še bolj vprašljiva.

Za zagotovitev skladnosti s tem standardom ni predvidena sprememba Uredbe (EU) št. 965/2012.

Zato bi bilo treba priglasiti razlike v primerjavi z novimi standardi in priporočenimi postopki ICAO.

2.3.6 Sprememba 23 Dela III Priloge 6 o operacijah zrakoplova

2.3.6.1 Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti

Do spremembe Uredbe (EU) št. 965/2012 je treba priglasiti razlike glede na standard 2.2.8.2 in opredelitve pojmov. Države članice bi morale že priglasiti razliko v primerjavi s standardom 2.2.8.1.1, saj Uredba (EU) št. 965/2012 trenutno dovoljuje operativne kreditne točke samo za polprosojne zaslone in sisteme za izboljšanje vidnosti[11].

2.3.6.2 Člen 83a

[10] Glej sprotno opombo 9.

[11] Glej sprotno opombo 9.

Sprememba Priloge zahteva, da je treba na krovu hraniti overjeno verodostojno kopijo povzetka sporazuma, sklenjenega na podlagi člena 83a Čikaške konvencije. Poleg tega novi Dodatek 10 k Delu I Priloge 6 uvaja standardizirano obliko povzetka sporazuma. Vsebuje vse potrebne ustrezne informacije in obrazec, ki ga lahko operaterji uporabljajo med preverjanji na ploščadi ali drugimi dejavnostmi preverjanja, da se zmanjša možnost nesporazumov, kadar se za zrakoplov, ki se pregleduje, uporablja sporazum, sklenjen na podlagi člena 83a. Poleg tega zahteva, da se povzetek sporazuma pošlje ICAO, ko se za registracijo predloži sporazum na podlagi člena 83a.

V skladu s pravnim okvirom, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2018/1139 ter njenimi izvedbenimi in delegiranimi akti, prenos funkcij države registracije med državami članicami EU poteka prek regulativnega sistema EU na način, ki v celoti izpolnjuje cilje člena 83a Čikaške konvencije. Ta sistem se uporablja za vse zrakoplove v registru katere koli države članice EU, ki jih upravlja operater s sedežem v drugi državi članici EU, ki izpolnjuje obveznosti države operaterja.

Šteje se, da bodo novo sprejeti standardi in priporočeni postopki operaterjem povzročili dodatno upravno breme pri reševanju (nevarnostnega) problema za inšpektorje na ploščadi.

Poleg tega ICAO spreminja svoja pravila za registracijo, da bi prek interaktivnega spletnega sistema zagotovila registracijo sporazumov na podlagi člena 83a. Če je do takšnega sistema mogoče dostopati po vsem svetu, je zahteva po hranjenju dokumenta na krovu zrakoplova še bolj vprašljiva.

V tem trenutku ni predviden nikakršen predlog za spremembo Uredbe (EU) št. 965/2012 za zagotovitev skladnosti s tem standardom.

Zato bi bilo treba priglasiti razlike v primerjavi z novimi standardi in priporočenimi postopki ICAO.

2.3.6.3 Zapisovalniki leta

Zapisovalniki leta z zaščito v primeru letalske nesreče (npr. FDR ali CVR) se morajo z električno energijo napajati iz vira, ki zagotavlja največjo možno zanesljivost za njihovo delovanje. Za zapisovalnike leta za lahke zrakoplove (npr. CARS ali ADRS) take določbe ne obstajajo. Uveden je bil nov standard (standard 1.6 iz Dodatka 4 k Delu III Priloge 6), da se zapisovalniki za lahke zrakoplove priključijo na vir energije, ki zagotavlja pravilno in zanesljivo beleženje v njihovem delovnem okolju.

Uredba (EU) št. 965/2012 zahteva zapisovalnik leta za lahke zrakoplove za nekatere kategorije lahkih helikopterjev, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, če je bilo zadevnemu zrakoplovu individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 5. septembra 2022 ali pozneje (glej točko CAT.IDE.H.191 Priloge IV (del CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012). Če bi se standard 1.6 Dodatka 4 k Delu III Priloge 6 prenesel v zahteve EU, bi se uporabljal samo za te kategorije lahkih helikopterjev, razen če bi se nadaljnja ocena prenosa tega standarda v pravila EU in razširitev obsega uporabe izkazali kot koristni za varnost in učinkovitost operacij. Ker je novi standard naveden v Dodatku k Delu III Priloge 6, je treba poleg tega v zvezi z navedenim dodatkom predložiti izjavo o skladnosti s standardom, ki predpisuje zapisovalnik leta za lahke zrakoplove in se sklicuje na navedeni dodatek, ali izjavo o razliki v primerjavi z navedenim standardom. Standard 4.3.1.1.4 določa zahtevo za zapisovalnik leta za helikopterje z MCTOM manjšo od kot 3 175 kg, ta zapisovalnik pa je lahko ADRS.

V Delu III Priloge 6 ni zahteve po tem, da bi zrakoplov imel na krovu CARS. Zato bi bilo treba priglasiti razliko glede na standard 4.3.1.2.4, da se podrobno navede, da v primeru uporabe ADRS trenutno ni zahtev EU v zvezi z zanesljivostjo njegovega vira energije.

2.3.6.4 Zapisovanje sporočil v okviru komunikacije prek podatkovne zveze

Standarda 4.3.3.1.2 in 4.7.3.1.1.1 Dela III Priloge 6 nista bila prenesena v Uredbo (EU) št. 965/2012. Države članice bi že morale priglasiti razliko v primerjavi z navedenima standardoma[12]. S spremembo 23 se bo razlika ohranila.

2.3.7 Sprememba 92 Zvezka I Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah

Sklic na Zvezek I Priloge 10 ICAO, do vključno spremembe 89, je v točki CNS.TR.100 Poddela B Priloge VIII k Uredbi (EU) 2017/373 „Delovne metode in operativni postopki za izvajalce komunikacijskih, navigacijskih ali nadzornih služb“. Ta določba bo predvidoma spremenjena tako, da bodo spremembe do vključno spremembe 92 iz dopisa ICAO 20/20 vključene v prej navedeno točko CS.TR.100. Odslej je treba za določbe, na katere vplivajo spremembe do vključno Spremembe 92, priglasiti razlike.

2.3.8 Sprememba 92 Zvezka II Priloge 10 o letalskih telekomunikacijah

Ta sprememba je posledica spremembe 79 Priloge 3 (o meteoroloških službah za mednarodno zračno plovbo), ki vpliva na letalsko fiksno storitev (AFS).

Sklic na Zvezek II Priloge 10 ICAO, do vključno spremembe 89, je v točki CNS.TR.100 Poddela B Priloge VIII k Uredbi (EU) 2017/373 „Delovne metode in operativni postopki za izvajalce komunikacijskih, navigacijskih ali nadzornih služb“. Ta določba bo predvidoma spremenjena tako, da bodo spremembe do vključno spremembe 92 iz dopisa ICAO 20/21 vključene v prej navedeno točko CS.TR.100. Zato bi bilo treba priglasiti razlike glede na spremenjene standarde in priporočene postopke.

2.3.9 Sprememba 56 Priloge 11 o službah zračnega prometa

Kar zadeva usklajevanje dejavnosti, ki bi lahko bile nevarne za civilne zrakoplove, kot je že predvideno v točki 2.19.1 poglavja 2 Priloge 11, je bil z Izvedbeno uredbo (EU) 2020/469[13] v Uredbo (EU) 2017/373 uveden člen 3c, ki določa ustrezne zahteve, ki se bodo začele uporabljati 27. januarja 2022. Pričakuje se, da bodo dodatne zahteve, ki jih uvaja sprememba 52 poglavja 2 v zvezi z oceno varnostnih tveganj, obravnavane pravočasno. Do sprejetja ustrezne uredbe bi bilo treba razlike priglasiti.

Novosprejeti standardi iz poglavja 3 Priloge 11 o zahtevi, da vozniki operativnih vozil ponovijo z varnostjo povezane dele glasovno posredovanih navodil, so že obravnavani v predlagani spremembi Uredbe (EU) št. 139/2014[14], ki bo predvidoma objavljena do konca leta 2020. Za uskladitev navedene uredbe z Uredbo (EU) št. 923/2012 (standardizirana evropska pravila letenja (SERA)) je treba te zahteve in zahtevo, da kontrolor zračnega prometa posluša ponovitev navodil, pravočasno obravnavati. Odstavek (e) točke SERA.815 „Dovoljenja kontrole zračnega prometa“ Uredbe (EU) št. 923/2012 vsebuje zahtevo po ponovitvi dovoljenj in varnostnih informacij in večinoma obravnava komunikacijo med letalsko posadko in kontrolorjem zračnega prometa. Sprememba te točke SERA bi omogočila skladnost s spremembo 52 Priloge 11 do leta 2023.

Do sprejetja ustrezne uredbe bi bilo treba razlike priglasiti.

---

12 Glej sprotno opombo 9.

13 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/469 z dne 14. februarja 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 923/2012, Uredbe (EU) št. 139/2014 in Uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami glede storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, projektiranja struktur zračnega prostora, kakovosti podatkov in varnosti na vzletno-pristajalni stezi ter o razveljavitvi Uredbe (EU) št. 73/2010, UL L 104, 3.4.2020, str. 1.

14 Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 44, 14.2.2014, str. 1.

2.3.10 Sprememba 15 Zvezka I Priloge 14 o aerodromih

Zaradi sprememb določb v poglavjih 3, 5 in 9 bi bilo treba spremeniti nekatere certifikacijske specifikacije EASA, ki naj bi bile sprejete do tretjega četrtletja leta 2021. Do njihovega sprejetja bi bilo v zvezi s temi poglavji treba priglasiti razlike. Zato bi bilo treba priglasiti razlike v primerjavi s spremenjenimi standardi in priporočenimi postopki.

2.3.11 Sprememba 9 Zvezka II Priloge 14 o aerodromih

Analiza sprememb, uvedenih v Zvezku II Priloge 14, kaže, da bi bile zaradi njihovega prenosa potrebne spremembe, ki so večinoma povezane s certifikacijskimi specifikacijami projektiranja heliporta. Take spremembe v prihodnosti bi obravnavale spremembe, vnesene v poglavjih 1, 3, 4 in 5 Zvezka II Priloge 14. Toda v nekaterih primerih se spreminjanje trenutnih specifikacij (npr. specifikacij za sisteme razsvetljave v sili na heliportih) ne šteje za primerno, kot je že bilo navedeno v priporočilu k dopisu ICAO A4/1.1.58-18/97.

V drugih primerih bi bilo treba zaradi sprememb določb Zvezka II Priloge 14 (v poglavjih 2 in 6) spremeniti regulativni okvir, uveden s samo Uredbo (EU) št. 139/2014.

Zato bi bilo treba ustrezne razlike priglasiti, dokler se ne spremenijo zadevne regulativne določbe EU.

2.3.12 Sprememba 41 Priloge 15 o službah za letalske informacije

Cilj sprememb je izboljšati informacije o dejavnostih, nevarnih za civilno letalstvo, ki so razglašene v obvestilu pilotom (NOTAM), pri čemer se obravnava poseben primer konfliktnih območij.

Uredba (EU) 2017/373, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/469, v Prilogi VI (del AIS) vključuje najnovejše določbe iz Priloge 15 ICAO „Standardi in priporočeni postopki ter postopki za navigacijske službe zračnega prometa – Upravljanje informacij o letenju (PANS-AIM)“. Vendar je treba priglasiti razliko, ker spremembe, ki jih je sprejela ICAO, še niso vključene v Prilogo VI (del AIS) k Uredbi (EU) 2017/373.

2.3.13 Sprememba 13 Zvezka I Priloge 16 o varstvu okolja

Veljavna sprememba Priloge 16 je predvidena v prvem pododstavku člena 9(2) Uredbe (EU) 2018/1139 in začne veljati 1. aprila 2022.

Vendar je v skladu z dopisom ICAO 20/28 datum začetka uporabe spremembe 13 Zvezka I Priloge 16 določen na 1. januar 2021.

Tako bo do 31. marca 2022 obstajala razlika med predpisi in/ali praksami Unije ter določbami iz Zvezka I Priloge 16, vključno z vsemi spremembami do vključno spremembe 13. Zato bi bilo treba razliko, ki bo trajala do 31. marca 2022, priglasiti.

2.3.14 Sprememba 10 Zvezka II Priloge 16 o varstvu okolja

Veljavna sprememba Zvezka II Priloge 16 je predvidena v prvem pododstavku člena 9(2) Uredbe (EU) 2018/1139.

V skladu z dopisom ICAO 20/29 je datum začetka uporabe spremembe 10 Zvezka II Priloge 16 določen na 1. januar 2021. Predvidena je ustrezna sprememba v okviru zadevnega postopka EASA. Vendar bo do 31. marca 2022 obstajala razlika med predpisi in/ali praksami Unije ter določbami iz Zvezka II Priloge 16, vključno z vsemi spremembami do vključno spremembe 10. Zato je treba priglasiti razliko.

2.3.15 Sprememba 1 Zvezka III Priloge 16 o varstvu okolja

V skladu z dopisom ICAO 20/30 je datum začetka uporabe spremembe 1 Zvezka III Priloge 16 določen na 1. januar 2021. Ustrezna sprememba Zvezka III Priloge 16 je predvidena v prvem pododstavku člena 9(2) Uredbe (EU) 2018/1139.

Vendar bo do 1. aprila 2022 obstajala razlika med predpisi in/ali praksami Unije ter določbami iz Zvezka III Priloge 16, vključno z vsemi spremembami do vključno spremembe 13.

2.4 Predvideno sprejetje sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 s strani Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva v zvezi z odlogom prihodnje zahteve po opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, da bi se izognili neželenim posledicam izrednih razmer, ki jih je prinesla pandemija COVID-19

Spremembi 46 in 39 delov I in II Priloge 6 v zvezi z odlogom prihodnje zahteve po opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, da bi se izognili neželenim posledicam izrednih razmer, ki jih je prinesla pandemija COVID-19, bosta predloženi v sprejetje na 221. zasedanju Sveta ICAO.

Namen teh sprememb Priloge 6 – *Operacije zrakoplovov, Del I – Mednarodni komercialni zračni prevoz – letala in Del II – Mednarodno splošno letalstvo – letala* k Čikaški konvenciji je preložiti novo obveznost snemanja s petindvajsteurnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR) na 1. januar 2022, ko naj bi predvidene spremembe postale pravno zavezujoče za pogodbenice Čikaške konvencije.

Datum obvezne opremljenosti s CVR je bil sicer najprej določen na 1. januar 2021. Pandemija COVID-19 je bila razglašena v začetku leta 2020 in od takrat je proizvajalcem zrakoplovov povzročila znatne motnje v proizvodnji zrakoplovov in dobavnih verigah.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1 Razlike, ki jih je treba priglasiti

Svet ICAO je na 219. zasedanju, ki je potekalo od 2. do 20. marca 2020, sprejel več sprememb različnih prilog k Čikaški konvenciji na področjih varnosti, okolja in zračne plovbe.

Za vsako prilogo ICAO so v prilogi k predlogu sklepa Sveta navedeni sklici na ustrezno zakonodajo Unije. Vse navedene spremembe se nanašajo na področja, ki so zajeta s pravom Unije in torej v izključni zunanji pristojnosti Unije. Poleg tega so v prilogi k predlogu sklepa Sveta podrobno navedene razlike, ki jih je treba priglasiti ICAO. Na spodnjem seznamu je opredeljena potreba po priglasitvi razlik ICAO po prilogah:

– dopis 20/19 k sprejetju spremembe 176 Priloge 1 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/16 k sprejetju spremembe 79 Priloge 3 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/18 k sprejetju spremembe 44 Dela I Priloge 6 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/31 k sprejetju spremembe 37 Dela II Priloge 6 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/32 k sprejetju spremembe 23 Dela III Priloge 6 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/20 k sprejetju spremembe 92 Zvezka I Priloge 10 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/21 k sprejetju spremembe 92 Zvezka II Priloge 10 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/39 k sprejetju spremembe 52 Priloge 11 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/35 k sprejetju spremembe 15 Zvezka I Priloge 14 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/22 k sprejetju spremembe 9 Zvezka II Priloge 14 – razlike, ki jih je treba priglasiti

– dopis 20/24 k sprejetju spremembe 41 Priloge 15 – razlike, ki jih je treba priglasiti

V zvezi s tem in ob upoštevanju ustrezne zakonodaje Unije je stališče, ki se zastopa v imenu Unije, da se priglasijo razlike v skladu s členom 38 Čikaške konvencije, kot je določeno v prilogi k predlogu sklepa Sveta.

3.2 Spremembi 46 in 39 delov I in II Priloge 6

Glavna sprememba, ki jo je treba uvesti s predlogom za spremembi 46 in 39 delov I in II Priloge 6 k obstoječim pravilom Unije, je preložitev datuma začetka izvajanja novega pravila o opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, ki je bil prvotno predviden za 1. januar 2021, na 1. januar 2022.

Zaradi pandemije COVID-19 je izvajanje novega pravila o opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, sprva predvidenega za 1. januar 2021, tudi na ravni Unije nerealno pričakovati. Komisija trenutno sprejema preložitev navedenega datuma na ravni Unije s spremembami ustrezne uredbe Komisije[15]. Zato bi bilo treba preložitev, ki jo predlaga ICAO, podpreti. Poleg tega bi moralo biti stališče Unije, da se priglasi izpolnjevanje ukrepa, ko ICAO napove sprejetje sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 v dopisu, s katerim države članice pozove k priglasitvi svojega nestrinjanja s sprejetim ukrepom, morebitnih razlik v primerjavi z njim ali njegovega izpolnjevanja.

4. PRAVNA PODLAGA

4.1 Postopkovna pravna podlaga

4.1.1 Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma[16].

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo

---

15 Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 296, 25.10.2012, str. 1. Glej pravila o letalskih operacijah, točki CAT.IDE.A.185(c)(1) in NCC.IDE.A.160(b)(1).

16 Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“[17].

4.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Svet ICAO je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer s Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija).

V skladu s členom 54 Čikaške konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse v obliki prilog k Čikaški konvenciji. To so akti s pravnim učinkom. Nekateri pravni učinki teh aktov so lahko odvisni od predložitve priglasitve razlik in pogojev navedenih priglasitev. Zato sprejetje stališča Unije glede takih priglasitev spada na področje uporabe člena 218(9) PDEU.

Razlike, ki jih je treba priglasiti v odgovoru na dopise ICAO, kot so navedeni zgoraj, vplivajo na pravne učinke standardov, določenih na podlagi Čikaške konvencije.

Navedeni pravni učinki spadajo na področje, ki ga pokrivajo pravila Unije, tj. Uredba (EU) 2018/1139, Uredba (EU) 2017/373, Uredba (EU) št. 965/2012, Uredba (EU) 2020/469 in Uredba (EU) št. 139/2014. To pomeni, da to vprašanje v skladu s členom 3(2) PDEU spada v izključno zunanjo pristojnost Unije.

Sprejeti akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

4.2 Materialna pravna podlaga

4.2.1 Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine sprejetega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima sprejeti akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

4.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina sprejetega akta se nanašata na skupno prometno politiko.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 100(2) PDEU.

4.3 Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa Sveta je člen 100(2) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

[17] Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

2020/0290 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s priglasitvijo razlik v primerjavi s prilogami 1, 3, 4, deli I, II in III Priloge 6, zvezkoma I in II Priloge 10, Prilogo 11, zvezkoma I in II Priloge 14, Prilogo 15 ter zvezki I, II in III Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu ter v Svetu Mednarodne organizacije civilnega letalstva glede sprejetja sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 k navedeni konvenciji v zvezi z odlogom prihodnje zahteve po opremljenosti s petindvajseturnim zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR), da bi se izognili neželenim posledicam izrednih razmer, ki jih je prinesla pandemija COVID-19

SVET EVROPSKE UNIJE JE -

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), ki ureja mednarodni letalski promet, je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).

(2) Države članice Unije so države pogodbenice Čikaške konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v nekaterih organih ICAO. V Svetu ICAO je zastopanih sedem držav članic.

(3) Svet ICAO lahko v skladu s členom 54 Čikaške konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse.

(4) V skladu s členom 38 Čikaške konvencije bi morala vsaka država, ki meni, da ne more v celoti spoštovati takega mednarodnega standarda ali postopka ali v celoti uskladiti svojih predpisov ali praks s takim mednarodnim standardom ali postopkom, ali meni, da mora sprejeti predpise in prakse, ki se v nekaterih pogledih razlikujejo od tistih, predpisanih v mednarodnih standardih, ICAO takoj obvestiti o razlikah med lastno prakso in prakso, ki jo določa mednarodni standard.

(5) Svet ICAO je na 219. zasedanju, ki je potekalo od 2. do 20. marca 2020, sprejel spremembe prilog 1, 3, 4, 6 (deli I, II in III), 10 (zvezka I in II), 11, 14 (zvezka I in II), 15 in 16 (zvezki I, II in III) k Čikaški konvenciji na področjih varnosti, okolja in zračne plovbe. Ustrezni dopisi ICAO, s katerimi so države pogodbenice ICAO obveščene o sprejetju sprememb, države opominjajo, da morajo na podlagi člena 38 Čikaške konvencije ICAO obvestiti o vseh morebitnih nastalih razlikah.

(6) Vse spremembe, ki jih je sprejel Svet ICAO, se nanašajo na področja, ki so zajeta s pravom Unije in zato v izključni zunanji pristojnosti Unije. Novi standardi in priporočene prakse lahko odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta

(7) [1], Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/373[2], Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012[3], Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/469[4] in Uredbo Komisije (EU) št. 139/2014[5].

(8) Več sprememb prilog k Čikaški konvenciji je že del zakonodaje na ravni Unije, druge pa so v postopku uvajanja v pravila Unije.

(9) Za vsako spremenjeno prilogo k Čikaški konvenciji so v Prilogi k temu sklepu navedeni sklici na ustrezno zakonodajo Unije. Poleg tega so v Prilogi k temu sklepu podrobno navedene razlike, ki jih je treba priglasiti ICAO.

(10) Zato je primerno določiti stališče, ki se zastopa v imenu Unije v odgovor na dopise ICAO, tj. bodisi priglasitev skladnosti bodisi priglasitev razlik bodisi nestrinjanje z novimi standardi in priporočenimi praksami, sprejetimi na 219. zasedanju Sveta ICAO, v zvezi s prilogami 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 in 16 k Čikaški konvenciji.

(11) Svetovna pandemija COVID-19 je negativno vplivala na operaterje zrakoplovov, proizvajalce zrakoplovov in dobavitelje proizvajalcev opreme ter povzročila zamude pri razvoju novih sistemov. Operaterji zrakoplovov preklicujejo ali prelagajo dobave zrakoplovov, zaradi česar se bodo zrakoplovi, namenjeni za dobavo v letu 2020, dobavili šele leta 2021. Novo izdelan zrakoplov, konfiguriran za dobavo v letu 2020, katerega dobava pa je bila preložena na leto 2021, je treba preoblikovati v skladu z določbami, veljavnimi po 1. januarju 2021. Operaterji zrakoplovov in proizvajalci zrakoplovov se soočajo z nepotrebnim finančnim bremenom, če je treba te zrakoplove naknadno opremljati. Zato Komisija dela na tem, da se s spremembo Uredbe (EU) št. 965/2012 na ravni Unije sprejme preložitev navedenega datuma. Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (CVR) se uporablja kot pomoč pri preiskavah nesreč in incidentov. Zamuda pri začetku izvajanja določbe o podaljšanju trajanja delovanja CVR z dveh ur na petindvajset ur ne predstavlja znatnega varnostnega tveganja, usklajuje pa varnostne koristi daljšega snemanja zvoka v pilotski kabini s trenutnimi razmerami, s katerimi se sooča letalska industrija. Unija odločno podpira prizadevanja ICAO za izboljšanje varnosti v letalstvu. Vendar bi morala glede na razmere brez primere, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, in odsotnost znatnega varnostnega tveganja te spremembe podpreti.

---

[1] Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8. 2018, str. 1).

[2] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L 62, 8.3.2017, str. 1).

[3] Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

[4] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/469 z dne 14. februarja 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 923/2012, Uredbe (EU) št. 139/2014 in Uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami glede storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, projektiranja struktur zračnega prostora, kakovosti podatkov in varnosti na vzletno-pristajalni stezi ter o razveljavitvi Uredbe (EU) št. 73/2010 (UL L 104, 3.4.2020, str. 1).

[5] Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2014, str. 1).

(12) Stališče Unije na 221. zasedanju Sveta ICAO glede predvidenih sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 bi moralo biti, da je ti spremembi treba podpreti, izrazijo pa ga države članice Unije, ki so članice Sveta ICAO in delujejo skupaj v imenu Unije.

(13) Stališče Unije po sprejetju sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 v Svetu ICAO, ki ga generalni sekretar ICAO napove po postopku prek dopisa ICAO, bi morale izraziti vse države članice Unije, in sicer da je treba priglasiti izpolnjevanje navedenih sprememb –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije v odgovor na:

– dopis ICAO 20/19 k sprejetju spremembe 176 Priloge 1,

– dopis ICAO 20/16 k sprejetju spremembe 79 Priloge 3,

– dopis ICAO 20/23 k sprejetju spremembe 61 Priloge 4,

– dopis ICAO 20/18 k sprejetju spremembe 44 Dela I Priloge 6,

– dopis ICAO 20/31 k sprejetju spremembe 37 Dela II Priloge 6,

– dopis ICAO 20/32 k sprejetju spremembe 23 Dela III Priloge 6,

– dopis ICAO 20/20 k sprejetju spremembe 92 Zvezka I Priloge 10,

– dopis ICAO 20/21 k sprejetju spremembe 92 Zvezka II Priloge 10,

– dopis ICAO 20/39 k sprejetju spremembe 52 Priloge 11,

– dopis ICAO 20/35 k sprejetju spremembe 15 Zvezka I Priloge 14,

– dopis ICAO 20/22 k sprejetju spremembe 9 Zvezka II Priloge 14,

– dopis ICAO 20/24 k sprejetju spremembe 41 Priloge 15,

– dopis ICAO 20/28 k sprejetju spremembe 13 Zvezka I Priloge 16,

– dopis ICAO 20/29 k sprejetju spremembe 10 Zvezka II Priloge 16,

– dopis ICAO 20/30 k sprejetju spremembe 1 Zvezka III Priloge 16,

ki jih je izdala Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO), je navedeno v Prilogi k temu sklepu.

Člen 2

(1) Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 221. zasedanju Sveta ICAO, je, da se v celoti podpreta predlagani spremembi 46 in 39 delov I in II Priloge 6 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija).

(2) Stališče, ki se v imenu Unije zastopa v Svetu ICAO po sprejetju sprememb 46 in 39 delov I in II Priloge 6 k Čikaški konvenciji, je, da se v odgovor na zadevni dopis ICAO priglasi izpolnjevanje sprejetega ukrepa.

Člen 3

(1) Stališči iz člena 1 in člena 2(2) izrazijo vse države članice Unije.

(2) Stališče iz člena 2(1) izrazijo države članice Unije, ki so članice Sveta ICAO in delujejo skupno.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik