EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 10 09
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje dėl pranešimo apie skirtumus nuo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1, 3, 4, 6 (I, II ir III dalių), 10 (I ir II tomų), 11, 14 (I ir II tomų), 15 ir 16 (I, II ir III tomų) priedų ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje dėl tos konvencijos 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų, susijusių su būsimo 25 valandų kabinos pokalbių savirašio (CVR) įrengimo reikalavimo atidėjimu siekiant išvengti nenumatytų pasekmių dėl su COVID-19 susijusių nenumatytų atvejų, priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su:

- pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO) dėl skirtumų, apie kuriuos reikia pranešti ICAO, dėl toliau išvardytų Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos priedų pakeitimų, kuriuos ICAO taryba priėmė 219-ajame posėdyje ir paskelbė:

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/19 dėl 1 priedo 176 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/16 dėl 3 priedo 79 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/23 dėl 4 priedo 61 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/18 dėl 6 priedo I dalies 44 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/31 dėl 6 priedo II dalies 37 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/32 dėl 6 priedo III dalies 23 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/20 dėl 10 priedo I tomo 92 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/21 dėl 10 priedo II tomo 92 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/39 dėl 11 priedo 52 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/35 dėl 14 priedo I tomo 15 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/22 dėl 14 priedo II tomo 9 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/24 dėl 15 priedo 41 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/28 dėl 16 priedo I tomo 13 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/29 dėl 16 priedo II tomo 10 pakeitimo priėmimo;

– ICAO valstybėms skirtu raštu 20/30 dėl 16 priedo III tomo 1 pakeitimo priėmimo;

- pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 221-ajame ICAO tarybos posėdyje dėl numatomų priimti 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų, susijusių su būsimo

dvidešimt penkių valandų kabinos pokalbių savirašio (CVR) įrengimo reikalavimo atidėjimu siekiant išvengti nenumatytų pasekmių dėl su COVID-19 susijusių nenumatytų atvejų;

– - pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO valstybėms skirtu raštu, kuriame valstybių narių prašoma pranešti apie nepritarimą priimtai priemonei, skirtumus nuo jos arba jos laikymąsi, praneša apie 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų priėmimą.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija) siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Čikagos konvencija įsigaliojo 1947 m. balandžio 4 d. ir ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

Čikagos konvencijos šalys yra visos ES valstybės narės.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra. Organizacijos tikslai ir uždaviniai – plėtoti tarptautinės oro navigacijos principus bei metodus ir skatinti tarptautinio oro susisiekimo planavimą bei plėtrą.

ICAO taryba yra nuolatinis ICAO organas, sudarytas iš 36 susitariančiųjų valstybių, kurias ICAO asamblėja išrenka trejų metų laikotarpiui. 2019–2022 m. ICAO taryboje yra septynių ES valstybių narių atstovai.

Čikagos konvencijos 54 straipsnyje išvardytos privalomos ICAO tarybos funkcijos apima tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus, tvirtinimą.

Prieš tokioms priimtoms priemonėms įsigaliojant arba tampant teisiškai privalomomis ICAO valstybės privalo pranešti apie nepritarimą joms, bet kokius skirtumus nuo jų arba jų laikymąsi.

Pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį bet kuri valstybė, kuriai praktiškai pernelyg sudėtinga visais atžvilgiais atitikti kurį nors tokį tarptautinį standartą ar procedūrą arba visapusiškai suderinti savo taisykles ar praktiką su kuriuo nors tokiu tarptautiniu standartu ar procedūra arba kuri nusprendžia, kad jai būtina priimti taisykles ar praktiką, kokiu nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turi nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus.

2.3. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos 219-ajame posėdyje priimti aktai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

219-ajame posėdyje ICAO taryba priėmė Čikagos konvencijos priedų pakeitimus, išvardytus 1 skirsnyje. ICAO valstybėms skirtuose raštuose, kuriais ICAO susitariančiosioms šalims pranešama apie pakeitimų priėmimą, valstybėms primenama apie jų įsipareigojimus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį pranešti ICAO apie visus galimus skirtumus.

Toliau pateikiama įvairių priedų pakeitimų, kuriuos ICAO taryba priėmė 219-ajame posėdyje, apžvalga; išsamesnė informacija pateikiama siūlomo Tarybos sprendimo priede.

2.3.1. 1 priedo „Personalo licencijavimas“ 176 pakeitimas

ICAO konvencijos 1 priedo 176 pakeitimas priimamas remiantis ICAO kompetencija grindžiamo mokymo ir vertinimo specialios paskirties grupės (CBTA-TF) ir ICAO sekretoriato parengtomis rekomendacijomis; jis priimamas siekiant užtikrinti suderinamumą su Oro navigacijos paslaugų procedūrų mokymo srityje (PANS-TRG, dok. Nr. 9868) 5 pakeitimu ir (arba) naujomis apibrėžtimis, atnaujinti skrydžių paslaugų darbuotojų ir (arba) skrydžių dispečeriams keliamus reikalavimus, numatyti iš dalies pakeisti jėgainės keliamų orlaivių nuostatas ir atidėti jų taikymą bei parengti nuostatas dėl skrydžių valdymo instruktorių mokymo darbo vietoje.

Pakeitimai daro poveikį Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 nuostatoms dėl įgulos[1], Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 nuostatoms dėl nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti[2] ir Reglamento (ES) 2015/340 nuostatoms dėl skrydžių vadovų[3]. Pakeitimai iš esmės įtraukti į ES teisės aktus. Reikia atlikti tam tikrus apibrėžčių formuluočių pakeitimus siekiant perteikti redakcinio pobūdžio pakeitimus ir reikalavimą, kad priežiūrą vykdytų tinkamas skrydžių vadovų instruktorius. Pastaruoju atveju ir perkeliant kai kurias apibrėžtis į ES taisykles reikia pranešti ICAO apie ribotą laiką išliksiančius skirtumus. Numatoma, kad ES taisyklės bus atitinkamai iš dalies pakeistos 2020 ir 2021 m.

2.3.2. 3 priedo „Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai“ 79 pakeitimas

Atsižvelgiant į ICAO konvencijos 3 priedo 79 pakeitimą reikės atnaujinti Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/373[4].

Manoma, kad dauguma pakeitimų daro minimalų poveikį ES suinteresuotiesiems subjektams ir bus apskritai naudinga skrydžių saugai ir veiksmingumui. Tam tikrais atvejais reikės atnaujinti programinę įrangą; manoma, kad atsižvelgiant į tikėtiną naudą tai proporcinga ir įmanoma. Todėl tikimasi, kad daugelį pakeitimų jų nekeičiant pavyks perkelti į ES taisykles iki 2021 m. trečiojo ketvirčio, laikantis atitinkamų EASA inicijuojamų procedūrų. Kol nebus patvirtinti tokie reguliavimo pakeitimai, apie daugelį pakeitimų reikia pranešti kaip apie skirtumus.

2.3.3 4 priedo „Oro navigacijos žemėlapiai“ 61 pakeitimas

Pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373 AIS.OR.325 dalies „Oro navigacijos žemėlapiai/schemos“ a punkto 2 ir 3 papunkčius reikalaujama, kad oro navigacijos informacijos paslaugų (AIS) teikėjas, be kita ko, užtikrintų, kad aerodromo (sraigtasparnių uosto) žemėlapis ir aerodromo antžeminio eismo schemas, jeigu jie

---

[1] 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

[2] 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

[3] 2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su skrydžių vadovų licencijomis ir pažymėjimais susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 805/2011 (OL L 63, 2015 3 6, p. 1).

[4] 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1).

pateikiami, būtų įtraukiami į oro navigacijos informacinį rinkinį (AIP) arba būtų atskirai pateikiami AIP gavėjams. Siekiant atsižvelgti į šį pakeitimą reglamentavimo sistema bus pakeista 2020 m. Taigi 2021 m. lapkričio 4 d. tarp Sąjungos taisyklių ir (arba) praktikos ir 4 priedo, įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 61 imtinai, nuostatų neturėtų būti jokių skirtumų.

2.3.4. 6 priedo „Orlaivio eksploatavimas. Skrydžiai bet kokiu oru“ I dalies 44 pakeitimas

Kol pagal 6 priedo I dalies 44 pakeitimą nebus iš dalies pakeistas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, reikėtų pranešti apie skirtumus, susijusius su 4.2.8.2 standartu ir apibrėžtimis. Reikėtų pažymėti, kad valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą, susijusį su 4.2.8.1.1 standartu, nes pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 lengvatinės operacijų sąlygos taikomos tik kolimatoriniams indikatoriams (HUD) ir sustiprinto matomumo sistemoms (EVS)[5].

2.3.4.1. Leidimų, priėmimo ir patvirtinimų sąlygų suderinimas

Dėl šio pakeitimo reikia pranešti apie skirtumą, nors valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą palyginti su standartais ir rekomenduojama praktika (SARP) dėl ilgesnio maršruto pakeitimo laiko skrydžių (EDTO), nes ši sąvoka dar nėra perkelta į Reglamentą (ES) Nr. 965/2012[6] (vietoj jos vartojama padidinto nuotolio skrydžių dviem varikliais (ETOPS) sąvoka)[7].

2.3.4.2. 83a straipsnis

Pakeitus priedą reikalaujama, kad orlaivyje būtų patvirtinta tikra susitarimo, sudaryto pagal Čikagos konvencijos 83a straipsnį, santraukos kopija. Be to, 6 priedo I dalies 10 priedėlyje pateikiama standartinė susitarimo santraukos forma. Joje pateikiama visa svarbi informacija; tai forma, kurią veiklos vykdytojai gali naudoti atlikdami patikrinimus perone arba kitus patikrinimo veiksmus, kad kiltų mažiau nesusipratimų, kai tikrinamam orlaiviui taikomas pagal 83a straipsnį sudarytas susitarimas. Taip pat reikalaujama, kad susitarimo santrauka būtų pateikta ICAO pateikiant jai registruoti pagal 83a straipsnį sudarytą susitarimą.

Laikantis sukurtos teisės aktų sistemos, kurią sudaro Reglamentas (ES) 2018/1139[8] ir jo įgyvendinimo ir deleguotieji aktai, registravimo valstybės funkcijų perdavimas tarp ES valstybių narių vyksta pagal ES reguliavimo sistemą taip, kad būtų visiškai laikomasi Čikagos konvencijos 83a straipsnio tikslų. Ši sistema taikoma visiems orlaiviams, įtrauktiems į bet kurios ES valstybės narės registrą, kuriuos eksploatuoja veiklos vykdytojas, kurio pagrindinė verslo vieta yra kitoje ES valstybėje narėje, vykdančioje vežėjo valstybės pareigas.

Manoma, kad dėl naujų patvirtintų SARP vežėjams susidarys papildoma administracinė našta, susijusi su patikrinimus perone atliekančių inspektorių (su sauga nesusijusi) problema. Be to, ICAO iš dalies keičia registracijos taisykles, kad pagal 83a straipsnį sudarytus susitarimus

---

5 Atsakant į 6 priedo I dalies 38 pakeitimą, paskelbtą valstybėms skirtu raštu An 11/1.3.27-14/9.

6 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

7 Atsakant į 6 priedo I dalies 38 pakeitimą, paskelbtą valstybėms skirtu raštu An 11/1.3.27-14/9.

8 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

būtų galima registruoti per interaktyvią internetinę sistemą. Jeigu prie tokios sistemos būtų galima prisijungti visame pasaulyje, reikalavimas orlaivyje turėtų dokumentą keltų dar daugiau klausimų.

Keisti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 siekiant užtikrinti suderinamumą su šiuo konkrečiu standartu nenumatoma.

Taigi reikėtų pranešti apie skirtumą nuo naujų ICAO SARP.

2.3.4.3. Patikimas lengvųjų skrydžio savirašių energijos šaltinis

Nuo smūgio apsaugoti skrydžio savirašiai (kaip antai skrydžio duomenų savirašiai (FDR) arba kabinos pokalbių savirašiai (CVR) turi būti aprūpinami elektra iš šaltinio, kuriuo užtikrinamas didžiausias jų veikimo patikimumas. Dėl lengvųjų savirašių (kaip antai kabinos garso įrašymo sistemos (CARS) ar orlaivio duomenų įrašymo sistemų (ADRS) tokių nuostatų nėra. Lengviesiems savirašiams, prijungiamiems prie energijos šaltinių, kuriais darbo aplinkoje užtikrinamas tinkamas ir patikimas įrašymas, yra parengtas naujas standartas, taikomas lėktuvams, kurių pirmasis tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas po 2016 m. (6 priedo I dalies 8 priedėlio 1.6 standartas).

Pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 reikalaujama tam tikrų kategorijų lengvuosiuose lėktuvuose, naudojamuose komerciniams skrydžiams (CAT), įrengti lengvuosius skrydžio savirašius, jeigu jų pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. ar vėliau (žr. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalis) CAT.IDE.A.191 dalį). Jeigu naujasis 6 priedo I dalies 8 priedėlio 1.6 standartas būtų perkeltas į ES reikalavimus, jis būtų taikomas tik šių kategorijų lengviesiems lėktuvams, nebent atlikus tolesnį šio standarto perkėlimo į ES taisyklės ir jo taikymo srities išplėtimo analizę paaiškėtų, kad tai būtų naudinga skrydžių saugai ir veiksmingumui. Be to, kadangi naujasis standartas yra išdėstytas 6 priedo I dalies priedėlyje, reikėtų pranešti apie priedėlio laikymąsi ar skirtumą palyginti su standartu, pagal kurį reikia įrengti lengvąjį savirašį ir kuriame daroma nuoroda į tą priedėlį. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumą.

2.3.4.4. Duomenų perdavimo ryšio pranešimų įrašymas

6 priedo I dalies 6.3.3.1.2 standartas nebuvo perkeltas į Reglamentą (ES) Nr. 965/2012. Valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą nuo šio standarto[9]. Priėmus 44 pakeitimą skirtumas išliks.

2.3.4.5. Avariją patyrusio orlaivio buvimo vietos nustatymas

Nuostatos dėl avariją patyrusio lėktuvo buvimo vietos nustatymo buvo perkeltos į Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalis) CAT.GEN.MPA.210 dalį, taikomą tam tikrų kategorijų lėktuvams, kurių pirmas individualus CofA išduotas ne anksčiau kaip 2023 m. sausio 1 d. Priėmus 6.18.1 standarto pakeitimą šis standartas bus geriau suderintas su CAT.GEN.MPA.210 dalimi, taikoma lėktuvams, kurių pirmas individualus CofA išduotas ne anksčiau kaip 2023 m. sausio 1 d. Tačiau deklaruotas skirtumas nuo 6.18.1 standarto turėtų išlikti, nes didžiausios sertifikuotos kilimo masės (MCTOM) ir didžiausios eksploatacinės keleivių krėslų konfigūracijos (MOPSC) kriterijai pagal 6.18.1 standartą ir CAT.GEN.MPA.210 dalį skiriasi.

2.3.5. 6 priedo „Orlaivio eksploatavimas“ II dalies 37 pakeitimas

2.3.5.1. Skrydžiai bet kokiu oru

[9] Atsakant į 6 priedo I dalies 43 pakeitimą, paskelbtą valstybėms skirtu raštu An 11/1.3.32-18/12.

Kol nebus iš dalies pakeistas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, reikėtų pranešti apie skirtumus, susijusius su apibrėžtimis. Valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą palyginti su 2.2.2.2.1.1 standartu, nes pagal Reglamentą (ES) 965/2012 lengvatinės operacijų sąlygos šiuo metu taikomos tik HUD ir EVS[10].

Valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą palyginti su 2.2.2.2.1 punktu, nes pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VI priedą (NCC dalis) taisyklė taikoma vežėjui, o ne įgulos vadui; skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) atveju tai Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priede (SPA dalis) nurodyta kompetentinga institucija.

2.3.5.2. 83a straipsnis

Pakeitus priedą reikalaujama, kad orlaivyje būtų patvirtinta tikra susitarimo, sudaryto pagal Čikagos konvencijos 83a straipsnį, santraukos kopija. Be to, 6 priedo I dalies 10 priedėlyje pateikiama standartinė susitarimo santraukos forma. Joje pateikiama visa svarbi informacija; tai forma, kurią veiklos vykdytojai gali naudoti atlikdami patikrinimus perone arba kitus patikrinimo veiksmus, kad kiltų mažiau nesusipratimų, kai tikrinamam orlaiviui taikomas pagal 83a straipsnį sudarytas susitarimas. Taip pat reikalaujama, kad susitarimo santrauka būtų pateikta ICAO pateikiant jai registruoti pagal 83a straipsnį sudarytą susitarimą.

Laikantis sukurtos teisės aktų sistemos, kurią sudaro Reglamentas (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo ir deleguotieji aktai, registravimo valstybės funkcijų perdavimas tarp ES valstybių narių vyksta pagal ES reguliavimo sistemą taip, kad būtų visiškai laikomasi Čikagos konvencijos 83a straipsnio tikslų. Ši sistema taikoma visiems orlaiviams, įtrauktiems į bet kurios ES valstybės narės registrą, kuriuos eksploatuoja veiklos vykdytojas, kurio pagrindinė verslo vieta yra kitoje ES valstybėje narėje, vykdančioje vežėjo valstybės pareigas.

Manoma, kad dėl naujų SARP vežėjams susidarys papildoma administracinė našta, susijusi su patikrinimus perone atliekančių inspektorių (su sauga nesusijusi) problema.

Be to, ICAO iš dalies keičia registracijos taisykles, kad pagal 83a straipsnį sudarytus susitarimus būtų galima registruoti per interaktyvią internetinę sistemą. Jeigu prie tokios sistemos būtų galima prisijungti visame pasaulyje, reikalavimas orlaivyje turėtų dokumentą keltų dar daugiau klausimų.

Keisti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 siekiant užtikrinti suderinamumą su šiuo konkrečiu standartu nenumatoma.

Taigi reikėtų pranešti apie skirtumus nuo naujų ICAO SARP.

2.3.6. 6 priedo „Orlaivio eksploatavimas“ III dalies 23 pakeitimas

2.3.6.1. Skrydžiai bet kokiu oru

Kol nebus iš dalies pakeistas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, reikėtų pranešti apie skirtumus, susijusius su 2.2.8.2 standartu ir apibrėžtimis. Valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą, susijusį su 2.2.8.1.1 standartu, nes pagal Reglamentą (ES) 965/2012 lengvatinės operacijų sąlygos šiuo metu taikomos tik HUD ir EVS[11].

2.3.6.2. 83a straipsnis

Pakeitus priedą reikalaujama, kad orlaivyje būtų patvirtinta tikra susitarimo, sudaryto pagal Čikagos konvencijos 83a straipsnį, santraukos kopija. Be to, 6 priedo I dalies 10 priedėlyje pateikiama standartinė susitarimo santraukos forma. Joje pateikiama visa svarbi informacija; tai forma, kurią veiklos vykdytojai gali naudoti atlikdami patikrinimus perone arba kitus

[10] Žr. 9 išnašą.
[11] Žr. 9 išnašą.

patikrinimo veiksmus, kad kiltų mažiau nesusipratimų, kai tikrinamam orlaiviui taikomas pagal 83a straipsnį sudarytas susitarimas. Taip pat reikalaujama, kad susitarimo santrauka būtų pateikta ICAO pateikiant jai registruoti pagal 83a straipsnį sudarytą susitarimą.

Laikantis sukurtos teisės aktų sistemos, kurią sudaro Reglamentas (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo ir deleguotieji aktai, registravimo valstybės funkcijų perdavimas tarp ES valstybių narių vyksta pagal ES reguliavimo sistemą taip, kad būtų visiškai laikomasi Čikagos konvencijos 83a straipsnio tikslų. Ši sistema taikoma visiems orlaiviams, įtrauktiems į bet kurios ES valstybės narės registrą, kuriuos eksploatuoja veiklos vykdytojas, kurio pagrindinė verslo vieta yra kitoje ES valstybėje narėje, vykdančioje vežėjo valstybės pareigas.

Manoma, kad dėl naujų patvirtintų SARP vežėjams susidarys papildoma administracinė našta, susijusi su patikrinimus perone atliekančių inspektorių (su sauga nesusijusi) problema.

Be to, ICAO iš dalies keičia registracijos taisykles, kad pagal 83a straipsnį sudarytus susitarimus būtų galima registruoti per interaktyvią internetinę sistemą. Jeigu prie tokios sistemos būtų galima prisijungti visame pasaulyje, reikalavimas orlaivyje turėtų dokumentą keltų dar daugiau klausimų.

Šiame etape siūlyti iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 965/2012 siekiant užtikrinti suderinamumą su šiuo konkrečiu standartu nenumatoma.

Taigi reikėtų pranešti apie skirtumus nuo naujų ICAO SARP.

2.3.6.3. Skrydžio savirašiai

Nuo smūgio apsaugoti skrydžio savirašiai (kaip antai FDR arba CVR) turi būti aprūpinami elektra iš šaltinio, kuriuo užtikrinamas didžiausias jų veikimo patikimumas. Dėl lengvųjų savirašių (kaip antai CARS arba ADRS) tokių nuostatų nėra. Lengviesiems savirašiams, prijungiamiems prie energijos šaltinių, kuriais darbo aplinkoje užtikrinamas tinkamas ir patikimas įrašymas, yra parengtas naujas standartas (6 priedo III dalies 4 priedėlio 1.6 standartas).

Pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 reikalaujama tam tikrų kategorijų lengvuosiuose sraigtasparniuose, naudojamuose CAT skrydžiams, įrengti lengvuosius skrydžio savirašius, jeigu atitinkamo orlaivio pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. ar vėliau (žr. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalis) CAT.IDE.H.191 punktą). Jeigu 6 priedo III dalies 4 priedėlio 1.6 standartas būtų perkeltas į ES reikalavimus, jis būtų taikomas tik šių kategorijų lengviesiems sraigtasparniams, nebent atlikus tolesnį šio standarto perkėlimo į ES taisyklės ir jo taikymo srities išplėtimo analizę paaiškėtų, kad tai būtų naudinga skrydžių saugai ir veiksmingumui. Be to, kadangi naujasis standartas yra išdėstytas 6 priedo III dalies priedėlyje, reikėtų pranešti apie priedėlio laikymąsi ar skirtumą, susijusį su standartu, pagal kurį reikia įrengti lengvąjį savirašį ir kuriame daroma nuoroda į tą priedėlį. Pagal 4.3.1.1.4 standartą skrydžio savirašis įrengiamas sraigtasparniuose, kurių MCTOM neviršija 3 175 kg; toks savirašis gali būti ADRS.

6 priedo III dalyje reikalavimo įrengti CARS nėra. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumą nuo 4.3.1.2.4 standarto, pažyminti, kad ADRS naudojimo atveju ES reikalavimų dėl jo energijos šaltinio patikimumo šiuo metu nėra.

2.3.6.4. Duomenų perdavimo ryšio pranešimų įrašymas

6 priedo III dalies 4.3.3.1.2 ir 4.7.3.1.1.1 standartai nebuvo perkelti į Reglamentą (ES) Nr. 965/2012. Valstybės narės jau turėtų būti pranešusios apie skirtumą nuo šio standarto[12]. Priėmus 23 pakeitimą skirtumas išliks.

2.3.7. 10 priedo „Aviacijos telekomunikacijos“ I tomo 92 pakeitimas

ICAO konvencijos 10 priedo I tome iki 89 pakeitimo imtinai daroma nuoroda į Reglamento (ES) 2017/373 VIII priedo B dalies CNS.TR.100 punktą „Ryšių, navigacijos arba stebėjimo paslaugų teikėjų darbo metodai ir veiklos procedūros“. Šią nuostatą ketinama pakeisti į pirmiau nurodytą CS.TR.100 punktą įtraukiant ICAO valstybėms skirtame rašte 20/20 pasiūlytus pakeitimus iki 92 pakeitimo imtinai. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumus, susijusius su nuostatomis, kurioms daro poveikį pakeitimai iki Nr. 92.

2.3.8. 10 priedo „Aviacijos telekomunikacijos“ II tomo 92 pakeitimas

Tai pakeitimas, susijęs su 3 priedo („Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai“) 79 pakeitimu, darančiu poveikį oro navigacijos fiksuotojo ryšio paslaugai (AFS).

ICAO konvencijos 10 priedo II tome iki 89 pakeitimo imtinai daroma nuoroda į Reglamento (ES) 2017/373 VIII priedo B dalies CNS.TR.100 punktą „Ryšių, navigacijos arba stebėjimo paslaugų teikėjų darbo metodai ir veiklos procedūros“. Šią nuostatą ketinama pakeisti į pirmiau nurodytą CS.TR.100 punktą įtraukiant ICAO valstybėms skirtame rašte 20/21 pasiūlytus pakeitimus iki 92 pakeitimo imtinai. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumus nuo iš dalies pakeistų SARP.

2.3.9. 11 priedo „Oro eismo paslaugos“ 56 pakeitimas

Kalbant apie veiklos, kuri gali būti pavojinga civiliniams orlaiviams, koordinavimą, kaip jau numatyta 11 priedo 2 skyriaus 2.19.1 punkte, Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/469[13] Reglamentas (ES) 2017/373 buvo papildytas 3c straipsniu, kuriame nustatomi atitinkami reikalavimai, taikytini nuo 2022 m. sausio 27 d. Tikimasi, kad bus laiku patvirtinti papildomi reikalavimai, nustatyti 2 skyriaus 52 pakeitimu dėl saugos rizikos vertinimo. Kol nėra priimtas atitinkamas reglamentas, reikėtų pranešti apie skirtumus.

Priimti nauji 11 priedo 3 skyriaus standartai dėl reikalavimo eksploatuojamų transporto priemonių vairuotojams pakartoti su sauga susijusias balsu perduotų nurodymų dalis jau yra įtraukti į siūlomą Reglamento (ES) Nr. 139/2014[14] pakeitimą, kuris, kaip tikimasi, bus paskelbtas iki 2020 m. pabaigos. Siekiant suderinti šį reglamentą su Reglamentu (ES) Nr. 923/2012 (standartizuotos Europos oro erdvės taisyklės (SERA) reikia tinkamai įgyvendinti šiuos reikalavimus ir reikalavimą skrydžių vadovui klausytis pakartojamos nurodymų dalies. Reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalies „Skrydžių valdymo tarnybos leidimai“ e punkte nustatyti reikalavimai dėl leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimo, pirmiausia susiję su skrydžio įgulos ir skrydžių vadovo bendravimu. Iš dalies pakeitus šį SERA punktą būtų galima iki 2023 m. užtikrinti 11 priedo 52 pakeitimo laikymąsi.

Kol nėra priimtas atitinkamas reglamentas, reikėtų pranešti apie skirtumus.

---

12 Žr. 9 išnašą.

13 2020 m. vasario 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/469, kuriuo iš dalies keičiamos reglamentų (ES) Nr. 923/2012, (ES) Nr. 139/2014 ir (ES) 2017/373 nuostatos dėl oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, oro erdvės struktūrų projektavimo, duomenų kokybės ir kilimo ir tūpimo takų saugos reikalavimų ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 73/2010 (OL L 104, 2020 4 3, p. 1).

14 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

2.3.10. 14 priedo „Aerodromai“ I tomo 15 pakeitimas

Iš dalies pakeitus 3, 5 ir 9 skyrių nuostatas reikėtų iš dalies keisti tam tikras EASA sertifikavimo specifikacijas, kurias numatoma priimti iki 2021 m. 3-ojo ketvirčio. Iki jų priėmimo reikėtų pranešti apie šių skyrių skirtumus. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumus nuo iš dalies pakeistų SARP.

2.3.11. 14 priedo „Aerodromai“ II tomo 9 pakeitimas

Iš 14 priedo II tomo pakeitimų matyti, kad juos perkeliant reikėtų įtraukti pakeitimus, daugiausia susijusius su sraigtasparnių uostų projektavimo sertifikavimo specifikacijomis. Tokie būsimi pakeitimai būtų susiję su 14 priedo II tome padarytais 1, 3, 4 ir 5 pakeitimais. Tačiau kai kuriais atvejais galiojančių specifikacijų (pvz., specifikacijų dėl sraigtasparnių uostų apšvietimo sistemų) keisti nereikia, kaip jau pažymėta rekomendacijoje dėl ICAO valstybėms skirto rašto A4/1.1.58-18/97.

Kitais atvejais dėl 14 priedo II tomo nuostatų pakeitimų (2 ir 6 skyriuose) reikėtų iš dalies pakeisti pačia Reglamentu (ES) Nr. 139/2014 sukurtą reglamentavimo sistemą.

Taigi, kol bus pakeistos atitinkamos ES reguliavimo nuostatos, reikėtų pranešti apie atitinkamus skirtumus.

2.3.12. 15 priedo „Oro navigacijos informacijos paslaugos“ 41 pakeitimas

Pakeitimais siekiama pagerinti pranešimuose lakūnams (NOTAM) teikiamą informaciją apie civilinei aviacijai pavojingą veiklą, į ją įtraukiant ir konkretų konfliktų zonų atvejį.

Į Reglamentą (ES) 2017/373, iš dalies pakeistą Reglamentu (ES) 2020/469, įtraukiami naujausi ICAO konvencijos 15 priedo SARP ir VI priedo (AIS dalis) oro navigacijos paslaugų procedūrų dėl oro navigacijos informacijos valdymo (PANS-AIM) nuostatos. Tačiau reikia pranešti apie skirtumą, nes ICAO priimti pakeitimai dar nėra įtraukti į Reglamento (ES) 2017/373 VI priedą (AIS dalis).

2.3.13. 16 priedo „Aplinkos apsauga“ I tomo 13 pakeitimas

Atitinkamas 16 priedo pakeitimas numatomas Reglamento (ES) 2018/1139 9 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje; jis įsigalios 2022 m. balandžio 1 d.

Tačiau, remiantis ICAO valstybėms skirtu raštu 20/28, 16 priedo I tomo 13 pakeitimo taikymo pradžios data yra 2021 m. sausio 1 d.

Taigi iki 2022 m. kovo 31 d. išliks skirtumas tarp ES taisyklių ir (arba) praktikos ir 16 priedo I tomo nuostatų, įskaitant visus pakeitimus iki 13 pakeitimo imtinai. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumą, kuris išliks iki 2022 m. kovo 31 d.

2.3.14. 16 priedo „Aplinkos apsauga“ II tomo 10 pakeitimas

Atitinkamas 16 priedo II tomo pakeitimas numatomas Reglamento (ES) 2018/1139 9 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje.

Remiantis ICAO valstybėms skirtu raštu 20/29, 16 priedo II tomo 10 pakeitimo taikymo pradžios data yra 2021 m. sausio 1 d. Atitinkamas pakeitimas numatomas pagal atitinkamą EASA procedūrą. Tačiau iki 2022 m. kovo 31 d. išliks skirtumas tarp ES taisyklių ir (arba) praktikos ir 16 priedo II tomo nuostatų, įskaitant visus pakeitimus iki 10 pakeitimo imtinai. Taigi reikėtų pranešti apie skirtumą.

2.3.15. 16 priedo „Aplinkos apsauga“ III tomo 1 pakeitimas

Remiantis ICAO valstybėms skirtu raštu 20/30, 16 priedo III tomo 1 pakeitimo taikymo pradžios data yra 2021 m. sausio 1 d. Atitinkamas 16 priedo III tomo pakeitimas numatomas Reglamento (ES) 2018/1139 9 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje.

Tačiau iki 2022 m. balandžio 1 d. išliks skirtumas tarp ES taisyklių ir (arba) praktikos ir 16 priedo III tomo nuostatų, įskaitant visus pakeitimus iki 13 pakeitimo imtinai.

2.4. Numatomas 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų, susijusių su būsimo dvidešimt penkių valandų kabinos pokalbių savirašio (CVR) įrengimo reikalavimo atidėjimu siekiant išvengti nenumatytų pasekmių dėl su COVID-19 susijusių nenumatytų atvejų, priėmimas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje

6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimus, susijusius su būsimo dvidešimt penkių valandų kabinos pokalbių savirašio (CVR) įrengimo reikalavimo atidėjimu siekiant išvengti nenumatytų pasekmių dėl su COVID-19 susijusių nenumatytų atvejų, bus siūloma priimti 221-ajame ICAO tarybos posėdyje.

Šių Čikagos konvencijos 6 priedo (*„Orlaivio eksploatavimas“, I dalis „Tarptautinis komercinis oro transportas. Lėktuvai“ ir II dalis „Tarptautinė bendroji aviacija. Lėktuvai“*) pakeitimų tikslas – atidėti naują prievolę įrengti dvidešimt penkių valandų kabinos pokalbių savirašį (CVR) iki 2022 m. sausio 1 d., kai numatomi pakeitimai taps teisiškai privalomi Čikagos konvencijos šalims.

Nustatyta CVR įrengimo data – 2021 m. sausio 1 d. 2020 m. pradžioje buvo paskelbta COVID-19 pandemija, dėl kurios labai sutriko orlaivių gamyba ir orlaivių gamintojų tiekimo grandinės.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Skirtumai, apie kuriuos reikia pranešti

ICAO taryba 219-ajame posėdyje, kuris vyko 2020 m. kovo 2–20 d., priėmė tam tikrus įvairių Čikagos konvencijos priedų pakeitimus, susijusius su sauga, aplinka ir oro navigacija.

Dėl kiekvieno ICAO konvencijos priedo Tarybos sprendimo pasiūlymo priede daromos nuorodos į atitinkamus Sąjungos teisės aktus. Visi nurodyti pakeitimai patenka į Sąjungos teisės sritis, tad priklauso išimtinei Sąjungos išorės kompetencijai. Be to, Tarybos sprendimo pasiūlymo priede išsamiai aprašyti skirtumai, apie kuriuos reikia pranešti ICAO. Toliau pateiktame sąraše išvardijami skirtumai, apie kuriuos reikia pranešti ICAO, nurodant atitinkamą priedą:

– valstybėms skirtas raštas 20/19 dėl 1 priedo 176 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/16 dėl 3 priedo 79 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/18 dėl 6 priedo I dalies 44 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/31 dėl 6 priedo II dalies 37 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/32 dėl 6 priedo III dalies 23 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/20 dėl 10 priedo I tomo 92 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/21 dėl 10 priedo II tomo 92 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/39 dėl 11 priedo 52 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/35 dėl 14 priedo I tomo 15 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/22 dėl 14 priedo II tomo 9 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus;

– valstybėms skirtas raštas 20/24 dėl 15 priedo 41 pakeitimo priėmimo – reikia pranešti apie skirtumus.

Atsižvelgiant į tai ir į atitinkamus Sąjungos teisės aktus, pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pranešti apie skirtumus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį, kaip nurodyta Tarybos sprendimo pasiūlymo priede.

3.2. 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimai

Pagrindinis galiojančių Sąjungos taisyklių pakeitimas, susijęs su siūlomais 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimais, yra naujosios dvidešimt penkių valandų savirašio įrengimo taisyklės, kurią iš pradžių buvo numatyta taikyti nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2022 m. sausio 1 d., įgyvendinimo datos atidėjimas.

Dėl COVID pandemijos naujosios dvidešimt penkių valandų savirašio įrengimo taisyklės, kurią iš pradžių buvo numatyta taikyti nuo 2021 m. sausio 1 d., įgyvendinimas nėra realistiškas ir Sąjungos lygmeniu. Komisija šiuo metu tvirtina tos datos atidėjimą Sąjungos lygmeniu rengdama atitinkamo Komisijos reglamento[15] pakeitimus. Taigi ICAO siūlomam atidėjimui reikėtų pritarti. Be to, ICAO pranešus apie 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų priėmimą valstybėms skirtu raštu, kuriame valstybių narių prašoma pranešti apie nepritarimą priimtai priemonei, skirtumus nuo jos arba jos laikymąsi, Sąjungos pozicija turėtų būti pranešti apie laikymąsi.

[15] 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1). Žr. orlaivių naudojimo skrydžiams taisyklės CAT.IDE.A.185 dalies c punkto 1 papunktį ir NCC.IDE.A.160 dalies b punkto 1 papunktį.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „*nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą*“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis[16].

Sąvoka „*teisinę galią turintys aktai*“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „*gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį*“[17].

4.1.2. Taikymas šioje byloje

ICAO taryba yra susitarimu, t. y. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), įsteigtas organas.

Pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba tvirtina tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką, kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus. Šie aktai turi teisinę galią. Tam tikra teisinė šių aktų galia gali priklausyti nuo pranešimų apie skirtumus pateikimo ir tų pranešimų sąlygų. Todėl Sąjungos pozicijos dėl tokių pranešimų priėmimas priklauso SESV 218 straipsnio 9 dalies taikymo sričiai.

Skirtumai, apie kuriuos turi būti pranešta atsakant į pirmiau nurodytus ICAO valstybėms skirtus raštus, daro poveikį pagal Čikagos konvenciją nustatytų standartų teisinei galiai.

Ta teisinė galia pasireiškia srityje, kuriai iš esmės taikomos Sąjungos taisyklės, visų pirma Reglamentas (ES) 2018/1139, Reglamentas (ES) 2017/373, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, Reglamentas (ES) 2020/469 ir Reglamentas (ES) Nr. 139/2014. Tai reiškia, kad pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį šiuo klausimu Sąjunga turi išimtinę išorės kompetenciją.

Priimtais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo priimto akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu priimtu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

---

[16] 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C–399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

[17] 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C–399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

4.2.2. Taikymas šioje byloje

Pagrindinis priimto akto tikslas ir turinys yra susiję su bendrąja transporto politika.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis.

4.3. Išvada

Siūlomo Tarybos sprendimo teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 100 straipsnio 2 dalis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

2020/0290 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje dėl pranešimo apie skirtumus nuo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1, 3, 4, 6 (I, II ir III dalių), 10 (I ir II tomų), 11, 14 (I ir II tomų), 15 ir 16 (I, II ir III tomų) priedų ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje dėl tos konvencijos 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų, susijusių su būsimo 25 valandų kabinos pokalbių savirašio (CVR) įrengimo reikalavimo atidėjimu siekiant išvengti nenumatytų pasekmių dėl su COVID-19 susijusių nenumatytų atvejų, priėmimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimas. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);

(2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose. ICAO taryboje atstovaujama septynioms valstybėms narėms;

(3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba gali priimti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką (toliau – SARP);

(4) pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį bet kuri valstybė, kuriai praktiškai pernelyg sudėtinga visais atžvilgiais atitikti kurį nors tokį tarptautinį standartą ar procedūrą arba visapusiškai suderinti savo taisykles ar praktiką su kuriuo nors tokiu tarptautiniu standartu ar procedūra arba kuri nusprendžia, kad jai būtina priimti taisykles ar praktiką, kokiu nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turėtų nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus;

(5) 219-ajame posėdyje, kuris vyko 2020 m. kovo 2–20 d., ICAO taryba priėmė Čikagos konvencijos 1, 3, 4, 6 (I, II ir III dalių), 10 (I ir II dalių), 11, 14 (I ir II tomų), 15 ir 16 (I, II ir III tomų) priedų pakeitimus saugos, aplinkos ir oro navigacijos srityse. Atitinkamuose ICAO valstybėms skirtuose raštuose, kuriais ICAO susitariančiosioms šalims pranešama apie pakeitimų priėmimą, valstybėms primenama apie jų įsipareigojimus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį pranešti ICAO apie visus galimus skirtumus;

(6) visi ICAO tarybos priimti pakeitimai patenka į Sąjungos teisės sritis, tad priklauso išimtinei Sąjungos išorės kompetencijai. Iš tikrųjų nauji SARP gali padaryti lemiamą įtaką Sąjungos teisės turiniui, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (ES) 2018/1139

(7) [1], Komisijos įgyvendinimo reglamentui (ES) 2017/373[2], Komisijos reglamentui (ES) Nr. 965/2012[3], Komisijos įgyvendinimo reglamentui (ES) 2020/469[4] ir Komisijos reglamentui (ES) Nr. 139/2014[5];

(8) keli Čikagos konvencijos priedų pakeitimai jau yra perkelti į Sąjungos mastu taikomus teisės aktus, kiti šiuo metu perkeliami į Sąjungos taisykles;

(9) Dėl kiekvieno iš dalies pakeisto Čikagos konvencijos priedo šio sprendimo priede daromos nuorodos į atitinkamus Sąjungos teisės aktus. Be to, šio sprendimo priede išsamiai aprašyti skirtumai, apie kuriuos reikia pranešti ICAO;

(10) taigi tikslinga suformuluoti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi atsakant į ICAO valstybėms skirtus raštus, t. y. pranešti apie naujų SARP, priimtų 219-ajame ICAO tarybos posėdyje, susijusių su Čikagos konvencijos 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 ir 16 priedais, laikymąsi, pranešti apie skirtumus arba pareikšti prieštaravimą;

(11) COVID-19 pandemija pasaulyje padarė neigiamą poveikį orlaivių operatoriams, orlaivių gamintojams ir tiekėjams, tiekiantiems komponentus įrangos gamintojams, sulėtino naujų sistemų kūrimą. Orlaivių operatoriai atšaukia ar atideda orlaivių pristatymą, tad orlaiviai, kurie turi būti pristatyti 2020 m., bus pristatyti 2021 m. Naujos gamybos orlaivį, sukonfigūruotą pristatyti 2020 m., kurio pristatymas buvo atidėtas iki 2021 m., reikia perkonfigūruoti laikantis nuostatų, įsigaliojančių nuo 2021 m. sausio 1 d. Orlaivių operatoriai ir orlaivių gamintojai susiduria su nepagrįsta finansine našta, jeigu tuos orlaivius reikia modifikuoti. Todėl Komisija šiuo metu priima sprendimą dėl tos datos nukėlimo Sąjungos lygmeniu, rengdama Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimus. Atliekant avarijų ir incidentų tyrimus naudojamas kabinos pokalbių savirašis (toliau – CVR). Reikalavimo pailginti CVR įrašų trukmę nuo dviejų iki dvidešimt penkių valandų įgyvendinimo atidėjimas nekelia reikšmingos saugos rizikos; dėl ilgesnio kabinos pokalbių įrašymo saugai daromas palankus poveikis derinamas prie dabartinių aviacijos pramonės realijų. Sąjunga tvirtai remia ICAO pastangas gerinti aviacijos saugą. Tačiau, atsižvelgdama į precedento neturinčią

---

[1] 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

[2] 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1).

[3] 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

[4] 2020 m. vasario 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/469, kuriuo iš dalies keičiamos reglamentų (ES) Nr. 923/2012, (ES) Nr. 139/2014 ir (ES) 2017/373 nuostatos dėl oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, oro erdvės struktūrų projektavimo, duomenų kokybės ir kilimo ir tūpimo takų saugos reikalavimų ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 73/2010 (OL L 104, 2020 4 3, p. 1).

[5] 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

su COVID-19 pandemija susijusią situaciją ir reikšmingos saugos rizikos nebuvimą Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams;

(12) Sąjungos pozicija dėl numatomų 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimų 221-ajame ICAO tarybos posėdyje turėtų būti ta, kad turi būti pritarta šiems pakeitimams; poziciją turėtų pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės,, bendrai veikdamos Sąjungos vardu;

(13) po to, kai ICAO taryba priims 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimus ir apie juos ICAO generalinis sekretorius praneš išsiųsdamas ICAO valstybėms skirtą raštą, Sąjungos pozicija turėtų būti ta, kad turi būti pranešta apie šių pakeitimų laikymąsi, ir ją turėtų pareikšti visos Sąjungos valstybės narės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, atsakant į:

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/19 dėl 1 priedo 176 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/16 dėl 3 priedo 79 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/23 dėl 4 priedo 61 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/18 dėl 6 priedo I dalies 44 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/31 dėl 6 priedo II dalies 37 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/32 dėl 6 priedo III dalies 23 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/20 dėl 10 priedo I tomo 92 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/21 dėl 10 priedo II tomo 92 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/39 dėl 11 priedo 52 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/35 dėl 14 priedo I tomo 15 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/22 dėl 14 priedo II tomo 9 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/24 dėl 15 priedo 41 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/28 dėl 16 priedo I tomo 13 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/29 dėl 16 priedo II tomo 10 pakeitimo priėmimo,

– ICAO valstybėms skirtą raštą 20/30 dėl 16 priedo III tomo 1 pakeitimo priėmimo,

kuriuos parengė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), yra išdėstyta šio sprendimo priede.

2 straipsnis

(1) Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 221-ajame ICAO tarybos posėdyje, yra ta, kad turi būti pritarta siūlomiems Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencijos) 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimams.

(2) Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO taryba priims Čikagos konvencijos 6 priedo I ir II dalių 46 ir 39 pakeitimus, yra atsakant į atitinkamą ICAO valstybėms skirtą raštą pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi.

3 straipsnis

(1) 1 straipsnyje ir 2 straipsnio 2 dalyje nurodytą poziciją pareiškia visos Sąjungos valstybės narės.

(2) 2 straipsnio 1 dalyje nurodytą poziciją kartu pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas