TARYBOS SPRENDIMAS (ES) 2022/322

2022 m. vasario 18 d.

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) taryboje dėl Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1, 6–10, 14 ir 17 priedų pakeitimų 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 (toliau – ICAO);

(2) Sąjungos valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose. ICAO taryboje šiuo metu yra septynių valstybių narių atstovų;

(3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba turi patvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką ir įtraukti juos į Čikagos konvencijos priedus;

(4) ICAO taryba savo 225-ojoje sesijoje turi priimti Čikagos konvencijos 1 priedo 178 pakeitimą, 6 priedo I dalies 47 pakeitimą, 6 priedo II dalies 40 pakeitimą, 6 priedo III dalies 24 pakeitimą, 7 priedo 7 pakeitimą, 8 priedo 109 pakeitimą, 9 priedo 29 pakeitimą, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimą, 14 priedo I tomo 17 pakeitimą ir 17 priedo 18 pakeitimą, kaip nustatyta valstybėms skirtuose raštuose AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 *Confidential* ir EC 6/3 – 21/67;

(5) pagrindinis Čikagos konvencijos 1 priedo 178 pakeitimo tikslas – sudaryti sąlygas įdiegti elektroninių personalo licencijų sistemą ir taip padidinti efektyvumą;

(6) pagrindinis Čikagos konvencijos 6 priedo I, II ir III dalių atitinkamai 47, 40 ir 24 pakeitimų tikslas – patobulinti teisinės sistemos elementus, susijusius su skrydžio savirašių nuolatiniu tinkamumu naudoti, aiškiau išdėstyti nuostatas, susijusias su pailginto nukreipimo į atsarginį aerodromą laiko skrydžiais (EDTO) ir kūdikių gelbėjimosi liemenėmis, įpareigoti naudoti žemės artumo įspėjimo sistemas (GPWS) tam tikruose lėktuvuose, įtraukti naują standartą, pagal kurį lėktuvuose tam tikromis sąlygomis reikėtų įrengti informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistemas (ROAAS), numatyti lengvatines operacijų sąlygas eksploatacinėmis charakteristikomis grindžiamų aerodromo naudojimo minimumų (PBAOM) taikymo atvejais, užtikrinti, kad naudosimame aerodrome būtų prieinama tinkama gelbėjimo ir gaisro gesinimo įranga ir paslaugos, atnaujinti su tolimiesiems sraigtasparnių skrydžiams naudojamais atsarginiais jūriniais aerodromais susijusias nuostatas, ir įtraukti nuostatas, susijusias su pavojingų krovinių vežimu sraigtasparniais, bei atnaujinti susijusias nuostatas dėl mokymo;

(7) pagrindinis Čikagos konvencijos 7 priedo 7 pakeitimo tikslas – palengvinti orlaivių perdavimą iš vienos valstybės į kitą, pritaikant registravimo liudijimo šabloną ir nustatant išregistravimo liudijimo šabloną;

(8) pagrindinis Čikagos konvencijos 8 priedo 109 pakeitimo tikslas – padidinti aiškumą ir užtikrinti, kad bet kokią modifikaciją ir remontą tvirtinančios valstybės aiškiai suprastų savo pareigą užtikrinti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, taip pat patikslinti gaisro gesinimo didelių lėktuvų, sraigtasparnių ir mažų lėktuvų krovinių skyriuose projektines galimybes;

(9) pagrindinis Čikagos konvencijos 9 priedo 29 pakeitimo tikslas – pagerinti valstybių pasirengimą būsimoms pandemijoms, remiantis COVID-19 pandemijos metu įgyta patirtimi, numatant tinkamas reagavimo į būsimas pandemijas priemones. 29 pakeitimu taip pat siekiama kovoti su prekyba žmonėmis pasitelkiant standartus ir rekomenduojamą praktiką. Be to, jame pateikiami nedideli, bet naudingi Čikagos konvencijos 9 priedo nuostatų dėl repatriacijos skrydžių ir neįgalių keleivių vežimo oro transportu pakeitimai, taip pat Keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų skirsnio pastabos pakeitimas dėl termino „eksportas“;

(10) pagrindinis Čikagos konvencijos 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo tikslas – įdiegti susidūrimų ore vengimo borto sistemą (ACAS) X ir sumažinti klaidingų ACAS įspėjimų skaičių;

(11) pagrindinis Čikagos konvencijos 14 priedo I tomo 17 pakeitimo tikslas – pašalinti bendrąją aviaciją iš nuostatų dėl gelbėjimo ir gaisro gesinimo taikymo srities;

(12) pagrindinis Čikagos konvencijos 17 priedo 18 pakeitimo tikslas – įtraukti naujus standartus ir rekomenduojamą praktiką bei iš dalies pakeisti esamus standartus ir rekomenduojamą praktiką, susijusius su saugumo kultūra, orlaivių naudotojų saugumo programomis, sprogmenų aptikimo bagažo skyriuje vežamame bagaže metodais ir nacionalinėmis civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programomis;

(13) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes Čikagos konvencijos 1 priedo 178 pakeitimas, 6 priedo I dalies 47 pakeitimas, 6 priedo II dalies 40 pakeitimas, 6 priedo III dalies 24 pakeitimas, 7 priedo 7 pakeitimas, 8 priedo 109 pakeitimas, 9 priedo 29 pakeitimas, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimas, 14 priedo I tomo 17 pakeitimas ir 17 priedo 18 pakeitimas gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Komisijos reglamentų (ES) Nr. 1178/2011 ([1]), (ES) Nr. 1332/2011 ([2]), (ES) Nr. 965/2012 ([3]), (ES) Nr. 139/2014 ([4]) ir (ES) 2015/640 ([5]), Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 ([6]) bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 ([7]), turinį;

(14) Sąjungos pozicija ICAO tarybos 225-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje dėl Čikagos konvencijos 1 priedo 178 pakeitimo, 6 priedo I dalies 47 pakeitimo, 6 priedo II dalies 40 pakeitimo, 6 priedo III dalies 24 pakeitimo, 7 priedo 7 pakeitimo, 8 priedo 109 pakeitimo, 9 priedo 29 pakeitimo, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo, 14 priedo I tomo 17 pakeitimo ir 17 priedo 18 pakeitimo priėmimo turėtų būti pritarti visiems tiems pakeitimams. Tą poziciją Sąjungos vardu turėtų kartu pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės;

([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]) 2011 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore (OL L 336, 2011 12 20, p. 20).

([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]) 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).

([5]) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18).

([6]) 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (OL L 299, 2015 11 14, p. 1).

([7]) 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).

(15) Sąjungos pozicija, ICAO tarybai priėmus Čikagos konvencijos 1 priedo 178 pakeitimą, 6 priedo I dalies 47 pakeitimą, 6 priedo II dalies 40 pakeitimą, 6 priedo III dalies 24 pakeitimą, 7 priedo 7 pakeitimą, 8 priedo 109 pakeitimą, 9 priedo 29 pakeitimą, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimą, 14 priedo I tomo 17 pakeitimą ir 17 priedo 18 pakeitimą, apie kurių priėmimą ICAO Generalinis sekretorius turi pranešti taikydamas ICAO valstybėms skirtų raštų procedūrą, turėtų būti nepranešti apie nesutikimą ir pranešti apie tų pakeitimų laikymąsi su sąlyga, kad pakeitimai bus priimti be esminių pakeitimų. Taip pat tikslinga nustatyti procedūrą, kurios turi būti laikomasi pranešant ICAO apie skirtumus, jei Sąjungos teisės aktais nukrypstama nuo naujai patvirtintų standartų ir rekomenduojamos praktikos po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos. Kalbant apie skirtumus, palyginti su Čikagos konvencijos 1, 6, 8 ir 14 prieduose nustatytais standartais, kurie priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai, taikomas Tarybos sprendimas (ES) 2021/1092 ([8]). Tą poziciją turėtų pareikšti visos Sąjungos valstybės narės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos 225-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje, yra pritarti visiems siūlomiems Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos pakeitimams – 1 priedo 178 pakeitimui, 6 priedo I dalies 47 pakeitimui, 6 priedo II dalies 40 pakeitimui, 6 priedo III dalies 24 pakeitimui, 7 priedo 7 pakeitimui, 8 priedo 109 pakeitimui, 9 priedo 29 pakeitimui, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimui, 14 priedo I tomo 17 pakeitimui ir 17 priedo 18 pakeitimui.

2. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių pakeitimų priimtų 1 dalyje nurodytus pakeitimus, yra, atsakant į atitinkamą ICAO valstybėms skirtą raštą, nepranešti apie nesutikimą ir pranešti apie kiekvieno priimto pakeitimo laikymąsi.

Tuo atveju, jei Sąjungos teisės aktai skiriasi nuo 1 dalyje nurodytuose Čikagos konvencijos prieduose išdėstytų standartų su ICAO padarytais pakeitimais po to, kai jie pradedami taikyti, ir todėl pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį reikia pranešti apie skirtumus, palyginti su tais priedais, Komisija tinkamu laiku ir likus bent dviems mėnesiams iki bet kokio ICAO nustatyto pranešimo apie skirtumus termino pateikia Tarybai aptarti ir patvirtinti parengiamąjį dokumentą, kuriame išdėstoma išsami informacija apie skirtumus, apie kuriuos Sąjungos vardu valstybės narės turi pranešti ICAO.

Nepaisant šios dalies antros pastraipos, tuo atveju, jei Sąjungos teisės aktai skiriasi nuo Čikagos konvencijos 1, 6, 8 ir 14 prieduose išdėstytų standartų su ICAO padarytais pakeitimais po to, kai jie pradedami taikyti, tiek, kiek tokie standartai priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai, ir todėl pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį reikia pranešti apie skirtumus, palyginti su tais priedais, pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, dėl pranešimo apie tokius skirtumus nustatoma remiantis Sprendimu (ES) 2021/1092.

2 straipsnis

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

1 straipsnio 2 dalyje nurodytą poziciją pareiškia visos Sąjungos valstybės narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

([8]) 2021 m. birželio 11 d. Tarybos sprendimas (ES) 2021/1092, kuriuo nustatomi pranešimo apie skirtumus, susijusius su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtais tarptautiniais standartais aviacijos saugos srityje, kriterijai ir tvarka (OL L 236, 2021 7 5, p. 51).

Priimta Briuselyje 2022 m. vasario 18 d.

Tarybos vardu
Pirmininkas
J.-Y. LE DRIAN