EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 05 20
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje, dėl numatomo 10 priedo III tomo 91 pakeitimo priėmimo ir dėl pranešimo apie skirtumą, susijusį su 14 priedo I tomo 13 pakeitimo, 6 priedo 40C pakeitimo, 3 priedo 77B pakeitimo ir 15 priedo 39 pakeitimo taikymo pradžios data

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su:

– sprendimu, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) taryboje, dėl numatomo Čikagos konvencijos 10 priedo III tomo 91 pakeitimo priėmimo viename iš būsimų ICAO tarybos posėdžių;

– sprendimu dėl pozicijos, 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 10 priedo 91 pakeitimo priėmimą;

– sprendimu dėl pozicijos, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi dėl 14 priedo „Aerodromai“ I tomo „Aerodromų projektavimas ir naudojimas“ 13 pakeitimo, 6 priedo „Orlaivių naudojimas. Tarptautinis komercinis oro transportas. Lėktuvai“ 40C pakeitimo, 15 priedo „Oro navigacijos informacijos paslaugos“ 39 pakeitimo ir 3 priedo „Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai“ 77B pakeitimo, susijusių su nauju visuotiniu pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formatu, kuriuo valstybių narių prašoma pranešti apie kitą taikymo pradžios datą, kuri turi būti nukelta 6 mėnesiams, palyginti su susijusiuose ICAO valstybėms skirtuose raštuose nustatyta taikymo pradžios data.

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.

Į Čikagos konvencijos 54 straipsnyje išvardytas privalomas ICAO tarybos funkcijas patenka tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus, tvirtinimas.

Iki tokios priimtos priemonės įsigalios arba taps teisiškai privalomos, ICAO valstybės privalo pranešti apie nepritarimą priemonei, bet kokius skirtumus nuo jos arba jos laikymąsi.

2.3. Numatomas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos aktas

2.3.1. Čikagos konvencijos 10 priedo III tomo 91 pakeitimo dėl atrankinės iškvietos sistemos (SELCAL) priėmimas

Viename iš būsimų posėdžių ICAO taryba ketina priimti Čikagos konvencijos 10 priedo III tomo 91 pakeitimą dėl atrankinės iškvietos sistemos (SELCAL).

10 priedo III tomo 91 pakeitimo tikslas – iš dalies pakeisti su SELCAL susijusį Čikagos konvencijos 10 priedo „Oro navigacijos telekomunikacijos“ III tomo „Ryšių sistemos“ II dalį „Kalbinio ryšio sistemos“. 10 priedo III tomo 91 pakeitimu įvedami nauji toniniai signalai, siekiant išplėsti esamą SELCAL kodų grupę ir taip užtikrinti, kad sumažėtų pilotų kabinoje pasitaikančių klaidingų rodmenų atvejų. 10 priedo III tomo 91 pakeitimas buvo parengtas antrajame Komunikacijos grupės Duomenų perdavimo infrastruktūros darbo grupės posėdyje (CP DCIWG/2) ir nebuvo laikoma, kad techniniu požiūriu dėl jo gali kilti nesutarimų.

10 priedo III tomo 91 pakeitimą numatoma pradėti taikyti 2022 m. lapkričio 5 d., kai jis taps teisiškai privalomas Čikagos konvencijos šalims.

2.3.2. Naujo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formato taikymo pradžios data

2016 m. ICAO taryba patvirtino naują kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų vertinimo ir pranešimo apie jas teikimo metodiką, kuri paprastai vadinama visuotiniu pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formatu ir kuria siekiama sudaryti galimybę suderintai vertinti kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas ir pranešti apie jas, taip pat atitinkamai pagerinti skrydžio įgulos atliekamą kilimo ir tūpimo charakteristikų vertinimą.

Naujas ICAO visuotinis pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formatas, taikytinas nuo 2020 m. lapkričio 5 d., yra numatytas 14 priedo „Aerodromai“ I tomo „Aerodromo projektavimas ir naudojimas“ 13 pakeitimu, 6 priedo „Orlaivių naudojimas. Tarptautinis komercinis oro transportas. Lėktuvai“ 40C pakeitimu, 3 priedo „Meteorologijos paslaugos tarptautinei oro navigacijai“ 77B pakeitimu ir 39 priedo „Oro navigacijos informacijos paslaugos“ 15 pakeitimu.

Dėl COVID-19 pandemijos naują ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formatą įdiegti nuo to momento, kurį iš pradžių buvo numačiusi ICAO, Sąjungos lygmeniu yra nerealistiška, todėl tikėtina, kad Komisija, atitinkamai iš dalies pakeisdama atitinkamus Komisijos reglamentus[1], Sąjungos lygmeniu nukels šią datą. Be to, šiuo metu neaišku, ar ICAO taryba į savo 220-o arba 221-o posėdžio darbotvarkę įtrauks punktą dėl naujo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas

[1] 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).
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).
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).

formato taikymo galimo atidėjimo ir, jei taip, kokį sprendimą šiuo klausimu ji priims. Todėl, jei ICAO taryba dėl kokios nors priežasties per atitinkamą laiką nenukels šios datos, būtina užtikrinti, kad valstybės narės praneštų apie skirtumą, susijusį su datos nukėlimu Sąjungos lygmeniu, jei jis bus priimtas.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. 10 priedo III tomo 91 pakeitimas

3.1.1. Pagrindiniai pakeitimai, kurie bus padaryti 10 priedo III tomo 91 pakeitimu, ir jų santykis su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

Pagrindinis pakeitimas, kuris bus padarytas 10 priedo III tomo 91 pakeitimu, – tai naujų toninių signalų įvedimas, siekiant išplėsti esamą SELCAL kodų grupę ir taip užtikrinti, kad sumažėtų pilotų kabinoje pasitaikančių klaidingų rodmenų atvejų. SELCAL sistemos charakteristikos iš pradžių buvo rekomendacijos, suformuluotos XX a. 6-ajame dešimtmetyje, kai nebuvo galima užtikrinti reikalaujamo veiksmingumo lygio. Nuo XX a. 8-ojo dešimtmečio gaminama įranga geriau atitinka tuos reikalavimus, todėl siekiant užtikrinti tarptautinio oro eismo saugą ir reguliarumą turėtų būti pripažinta, kad tie reikalavimai taikomi vienodai. Vis dėlto rekomendacija dėl moduliacijos gaubtinės buvo išskaidyta į standartą ir rekomendaciją, nes jos vienodas taikymas yra tik pageidautinas.

ICAO taip pat yra nustačiusi mechanizmą, kurį taikant naujus tonų signalus būtų galima įvesti darant kuo mažesnį poveikį orlaivių naudotojams. Ankstyvuoju etapu įrengus antžeminę įrangą, kurią galima įdiegti mažesnėmis sąnaudomis, bus galima orlaiviuose įrangą įrengti palaipsniui, ją sumontuojant daugiausia orlaivio gamybos etape.

Sąjunga pripažįsta, kad trūksta SELCAL kodų, kurie galėtų būti priskirti orlaiviui, ir kad šį trūkumą sumažinti galima padidinant ženklų, kuriuos galima naudoti naujam orlaiviui priskiriamam SELCAL kodui, skaičių.

Europos oro navigacijos paslaugoms SELCAL neturi didelės reikšmės. Tačiau tai yra ryšio priemonė, yra nustatytas standartinis jo pateikimo skrydžio plane būdas ir kai kurie orlaivių naudotojai gali prašyti, kad oro eismo paslaugų tarnyba tam tikrais atvejais jį naudotų. Tačiau tai pasitaiko labai retai.

SELCAL yra nurodyta EASA rekomendacinėje medžiagoje, kurioje išvardyti galimi sprendimai, Reglamente (ES) Nr. 923/2012 ir Reglamente (ES) 2020/469, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamento (ES) 2017/373 IV priedas (ATS dalis).

10 priedo III tomo 91 pakeitimas yra susijęs daugiausia su tais oro navigacijos paslaugų teikėjais, kurie teikia paslaugas ICAO Šiaurės Atlanto (NAT) regione, vandenynų oro erdvėje virš Atlanto vandenyno, taip pat tinklo valdytojo paslaugas, visų pirma kiek tai susiję su integruoto pradinio skrydžio plano apdorojimo sistema (IFPS). Atitinkami oro navigacijos paslaugų teikėjai turės įdiegti reikiamus techninius patobulinimus. Tinklo valdytojas turės atnaujinti IFPS, kad sistema galėtų priimti naujus SELCAL kodus ir būtų išvengta skrydžių planų atmetimo dėl kodo nepripažinimo atvejų.

Reglamento (ES) 2017/373 CNS.TR.100 dalies „Ryšių, navigacijos arba stebėjimo paslaugų teikėjų darbo metodai ir veiklos procedūros“ c punkte daroma nuoroda į ICAO 10 priedo III tomą su pakeitimais, padarytais iki 89 pakeitimo imtinai, todėl reikėtų Sąjungos lygmeniu padaryti atitinkamą pakeitimą.

3.2. Visuotinis pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formatas

3.2.1. Naujo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formato taikymo pradžios data

Avarijų tyrimai rodo, kad kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų vertinimo ir pranešimo apie jas standartai nėra suderinti ir kad šis faktas yra svarbus išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako incidentų veiksnys, visų pirma tais atvejais, kai kilimo ir tūpimo takas yra šlapias arba nešvarus. Todėl ICAO padarė keliuose Čikagos konvencijos prieduose pateiktų kai kurių standartų ir rekomenduojamos praktikos pakeitimų. Dėl kai kurių iš šių pakeitimų reikėjo pritaikyti galiojančią Sąjungos teisę. Į šį poreikį jau atsižvelgta Komisijos įgyvendinimo ir deleguotuosiuose aktuose[2].

2016 metais ICAO tarybos priimti Čikagos konvencijos 3 priedo 77B pakeitimas, 14 priedo 13 pakeitimas, 6 priedo 40 pakeitimas ir 15 priedo 39 pakeitimas, kuriais siekiama sumažinti išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako incidentų ir avarijų skaičių, bus taikomi nuo 2020 m. lapkričio 5 d. Šie pakeitimai Sąjungos lygmeniu jau įtraukti į įgyvendinimo reglamentus (ES) 2020/469 ir (ES) 2019/1387.

Tačiau atsižvelgdama į tai, kad dėl COVID-19 įgyvendinimas vėluoja, ir reaguodama į tai, kad šiuo metu kompetentingoms institucijoms ir susijusiems veiklos vykdytojams trūksta išteklių, Komisija ketina atitinkamų savo įgyvendinimo ir deleguotųjų aktų taikymo pradžios datą nukelti 6 mėnesių laikotarpiui.

3.3. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu

3.3.1. Dėl 10 priedo III tomo 91 pakeitimo

Siūloma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, yra pritarti visam siūlomam 10 priedo III tomo 91 pakeitimui. Todėl po to, kai pakeitimas bus priimtas ICAO taryboje ir apie jį bus pranešta valstybėms skirtu raštu, Sąjungos pozicija turėtų būti ta, kad valstybės narės turi pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi.

3.3.2. Dėl naujo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formato taikymo pradžios datos

Nors naujo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formato įgyvendinimui visapusiškai pritariama, tačiau, deramai atsižvelgiant į COVID-19 krizės poveikį valstybių narių ir atitinkamų veiklos vykdytojų pajėgumui jį įgyvendinti pagal

[2] 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).
2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).
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).
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).

dabartinius ICAO taisyklių reikalavimus, siūloma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra tokia:

Jei termino atidėjimo klausimas nebūtų įtrauktas į ICAO tarybos 220-o arba 221-o posėdžio darbotvarkę arba ICAO taryba nepriimtų sprendimo dėl termino atidėjimo 6 mėnesiams, Sąjungos pozicija būtų ta, kad tuo atveju, kai atitinkamuose ES teisės aktuose numatytas terminas atidedamas 6 mėnesiams, turi būti pranešta apie skirtumą. ES valstybės narės praneš apie skirtumą informuodamos ICAO apie tai, kad įgyvendinimas, t. y. naujo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygas formato taikymas bus atidėtas 6 mėnesių laikotarpiui.

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[3].

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*“[4].

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija yra susitarimu, t. y. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, įsteigtas organas.

10 priedo III tomo 91 pakeitimas, kurį turi priimti Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, yra teisinę galią turintis aktas. Jis turi teisinį poveikį, nes pakeičia keletą standartų, kuriais gali būti nustatyti privalomi teisiniai įsipareigojimai pagal tarptautinę teisę.

Be to, 10 priedo III tomo 91 pakeitimu rekomendacija pakeičiama į standartą, o standarto privalomoji galia sumažinama iki rekomendacijos. Nepaisant pavadinimo, tos rekomendacijos yra tokio pobūdžio, dėl kurio keičiasi pagal galiojančius standartus egzistuojanti teisinė padėtis. Pasikeitus nuostatų statusui, valstybėms kyla skirtingi įsipareigojimai.

Kalbant apie pranešimą apie skirtumus, susijusius su naujojo ICAO visuotinio pranešimo apie kilimo ir tūpimo tako sąlygas formato taikymo data, Sąjungos bendroji pozicija užtikrintų, kad visos valstybės narės apie skirtumus praneštų vadovaudamosi šiuo sprendimu, kuris patenka į Sąjungos išimtinės kompetencijos sritį, ir tokiu būdu įvykdytų Čikagos konvencijos 38 straipsnio reikalavimus, todėl nebūtų laikoma, kad jos pažeidė Čikagos konvencijoje nustatytus įsipareigojimus.

Tais pakeitimais Susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

---

[3] 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

[4] 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

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 numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu 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.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomų aktų 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 sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

2020/0098 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje, dėl numatomo 10 priedo III tomo 91 pakeitimo priėmimo ir dėl pranešimo apie skirtumą, susijusį su 14 priedo I tomo 13 pakeitimo, 6 priedo 40C pakeitimo, 3 priedo 77B pakeitimo ir 15 priedo 39 pakeitimo taikymo pradžios data

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 Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimas. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO);

(2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose;

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

(4) viename iš būsimų posėdžių ICAO taryba ketina priimti Čikagos konvencijos 10 priedo III tomo 91 pakeitimą dėl atrankinės iškvietos sistemos (SELCAL);

(5) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes siūlomas 10 priedo III tomo 91 pakeitimas bus privalomas Sąjungai ir gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373[5], turinį. Priimtas pakeitimas bus privalomas visoms ICAO valstybėms, įskaitant visas valstybes nares, vadovaujantis Čikagos konvencija ir neperžengiant ja nustatytų ribų. Čikagos konvencijos 38 straipsnyje nustatytas reikalavimas, kad susitariančiosios valstybės apie ketinimus nukrypti nuo standarto informuotų ICAO pateikdamos pranešimą apie skirtumus;

(6) 10 priedo III tomo 91 pakeitimo tikslas – įvesti naujus toninius signalus, siekiant išplėsti esamą SELCAL kodų grupę ir taip užtikrinti, kad sumažėtų pilotų kabinoje pasitaikančių klaidingų rodmenų atvejų. Juo taip pat daroma su sistemos

[5] 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).

charakteristikomis susijusių reikalavimų pakeitimų ir numatomas naujų kodų, kurie turėtų kuo mažesnį poveikį orlaivio naudotojams, įvedimo mechanizmas;

(7) Sąjunga tvirtai remia ICAO pastangas gerinti aviacijos saugą užtikrinant saugų ir tikslų ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugų teikimą. Todėl Sąjunga turėtų pritarti pirmiau nurodytiems pakeitimams;

(8) Sąjungos poziciją dėl numatomo 10 priedo III tomo 91 pakeitimo viename iš būsimų ICAO tarybos posėdžių turi pareikšti ICAO tarybos narėmis esančios Sąjungos valstybės narės, bendrai veikdamos Sąjungos vardu;

(9) po to, kai ICAO taryba priims 10 priedo 91 pakeitimą ir apie jį ICAO generalinis sekretorius praneš išsiųsdamas ICAO valstybėms skirtą raštą, Sąjungos pozicija turėtų būti ta, kad turi būti pranešta apie pakeitimo laikymąsi, ir ją turėtų pareikšti visos Sąjungos valstybės narės;

(10) 2016 m. ICAO taryba priėmė Čikagos konvencijos priedų pakeitimus, kuriais siekiama sumažinti išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako incidentų ir avarijų skaičių. Tie pakeitimai pateikti valstybėms skirtuose raštuose AN 4/1 2.26 – 16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 ir AN 11/1.3.29 – 16/12 ir bus taikomi ICAO susitariančiosiose valstybėse nuo 2020 m. lapkričio 5 d. (toliau – pakeitimai);

(11) Sąjunga tvirtai remia ICAO pastangas gerinti aviacijos saugą. Šiais pakeitimais nustatoma nauja suderinta kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygų vertinimo ir pranešimo apie jas metodika ir jie padės sumažinti išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako dėl tokios jo taršos kaip sniegas, ledas, pažliugęs sniegas ar vanduo riziką;

(12) Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/1397[6] ir Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/469[7] tie pakeitimai įtraukti į Sąjungos teisę;

(13) atsižvelgiant į pakeitimų taikymo pradžios datą, įgyvendinimo reglamentai (ES) 2020/469 ir (ES) 2019/1387 iš dalies bus taikomi nuo 2020 m. lapkričio 5 d. Tačiau COVID-19 turėjo didelį poveikį valstybių narių ir aviacijos srities suinteresuotųjų šalių pastangoms pasirengti taikyti naujas priemones, išvardytas Čikagos konvencijos 3 priedo 77B pakeitime, 14 priedo 13 pakeitime, 6 priedo 40 pakeitime ir 15 priedo 39 pakeitime;

(14) visų pirma, dėl darbuotojų izoliavimo ir sutrumpinto darbo laiko, taip pat dėl papildomo darbo krūvio siekiant suvaldyti visoms suinteresuotosioms šalims kylančius rimtus neigiamus COVID-19 padarinius, pažanga sulėtėjo;

(15) tiek kompetentingos institucijos, tiek veiklos vykdytojai susiduria su sunkumais rengdamiesi įgyvendinti pakeitimus. Todėl gali prireikti įgyvendinimo reglamentuose (ES) 2020/469 ir (ES) 2019/1387 numatytą taikymo pradžios datą nukelti 6 mėnesiams;

(16) jei ICAO taryba pakeitimų taikymo pradžios datos nenukelia 6 mėnesiams, o pagal Sąjungos teisę atitinkamų ICAO standartų taikymo pradžios data nukeliama 6 mėnesiams, Sąjungos pozicija turėtų būti ta, kad pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį turi būti pranešta apie skirtumą ir ICAO turi būti informuota apie ketinimą pakeitimų taikymo pradžios datą nukelti 6 mėnesių laikotarpiui,

---

[6] OL L 229, 2019 9 5, p. 1.

[7] OL L 104, 2020 4 3, p. 1.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi viename iš būsimų Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) tarybos posėdžių, yra pritarti siūlomam Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 10 priedo III tomo 91 pakeitimui.

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO taryba priims Čikagos konvencijos 10 priedo III tomo 91 pakeitimą, yra atsakant į atitinkamą ICAO valstybei skirtą raštą pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi.

2 straipsnis

Jei ICAO taryba neatideda Čikagos konvencijos 3 priedo 77B pakeitimo, 14 priedo 13 pakeitimo, 6 priedo 40 pakeitimo ir 15 priedo 39 pakeitimo taikymo pradžios datos ir Sąjunga iš dalies pakeičia įgyvendinimo reglamentus (ES) 2020/469 ir 2019/1387 ir Deleguotąjį reglamentą C(2020) 710 *final*[8], kad jų taikymas būtų atidėtas 6 mėnesiams, pranešama apie atitinkamą skirtumą, susijusį su Čikagos konvencijos 3 priedo 77B pakeitimo, 14 priedo 13 pakeitimo, 6 priedo 40 priedo pakeitimo ir 15 priedo 39 pakeitimo taikymo pradžios data, kuris yra 6 mėnesiai.

3 straipsnis

1 straipsnio 1 dalyje nurodytą poziciją pareiškia ICAO tarybos narėmis esančios Sąjungos valstybės narės.

1 straipsnio 2 dalyje ir 2 straipsnyje nurodytas pozicijas pareiškia visos Sąjungos valstybės narės.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas

[8] Komisijos deleguotasis reglamentas C(2020) 710 *final*, kuriuo dėl kilimo ir tūpimo takų saugos ir oro navigacijos duomenų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014.