



Bruselis, 2022 01 17
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 225-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo, 14 priedo I tomo 17 pakeitimo, 17 priedo 18 pakeitimo ir 9 priedo 29 pakeitimo priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas susijęs su sprendimu, kuriuo nustatoma:

- i) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 225-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo, 14 priedo I tomo 17 pakeitimo, 17 priedo 18 pakeitimo ir 9 priedo 29 pakeitimo ir
- ii) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO praneš apie Tarptautinės civilinės aviacijos 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo, 14 priedo I tomo 17 pakeitimo, 17 priedo 18 pakeitimo ir 9 priedo 29 pakeitimo priėmimą atitinkamuose valstybėms skirtuose raštuose, kuriuose susitariančiųjų valstybių prašoma pranešti apie nesutikimą su priimtomis priemonėmis, skirtumais nuo tų priemonių arba jų laikymąsi.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

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 susisiekimą 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.

Pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį kiekvienas toks priedas arba jo pakeitimas įsigalioja per tris mėnesius nuo jo perdavimo ICAO susitariančiosioms valstybėms arba pasibaigus ilgesniam laikui, kurį gali nustatyti ICAO taryba, jeigu per šį laikotarpį dauguma ICAO susitariančiųjų valstybių nepraneša apie savo nepritarimą.

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, koku nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turi nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus.

2.3. Numatomi ICAO aktai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

Per savo 225-ąją sesiją arba bet kurią vėlesnę sesiją ICAO taryba turėtų priimti:

- 1 priedo 178 pakeitimą, susijusį su visuotiniu elektroninių personalo licencijų pripažinimu;
- 6 priedo I dalies 47 pakeitimą, susijusį su pailginto nukreipimo į atsarginį aerodromą laiko skrydžiais (EDTO, angl. *extended diversion time operations*), kūdikių gelbėjimosi liemenėmis, žemės artumo įspėjimo sistemomis, informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistemomis ir lengvatinėmis operacijų sąlygomis;
- 6 priedo II dalies 40 pakeitimą, susijusį su lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir bendrosios aviacijos srityje taikomomis proporcingomis nuostatomis dėl gelbėjimo ir gaisro gesinimo (RFF, angl. *rescue and firefighting*);
- 6 priedo III dalies 24 pakeitimą, susijusį su lengvatinėmis operacijų sąlygomis, tolimiesiems sraigtasparnių skrydžiams naudojamais atsarginiais jūriniais aerodromais ir pavojingais krovniais;
- 7 priedo 7 pakeitimą, susijusį su orlaivių registravimu, išregistravimu ir registracijos perdavimu;
- 8 priedo 109 pakeitimą, susijusį su valstybės atsakomybe tais atvejais, kai trečiosios šalys atlieka modifikacijas ir remontą, nuostatomis dėl gaisro gesinimo krovinių skyriuje ir orlaivių, neregistruotų techninės priežiūros organizacijos patvirtinimą išdavusioje valstybėje, technine priežiūra;
- 10 priedo IV tomo 91 pakeitimą, susijusį su susidūrimų ore vengimo sistemos X (ACAS X) įdiegimu ir klaidingų ACAS įspėjimų skaičiaus mažinimu orlaiviuose, kuriuose įrengta dabartinė ACAS su hibridinio stebėjimo funkcija;
- 14 priedo I tomo 17 pakeitimą, susijusį su gelbėjimu ir gaisro gesinimu bendrosios aviacijos srityje;
- 17 priedo 18 pakeitimą, kuris grindžiamas 2021 m. gegužės 31 d.–birželio 4 d. vykusiam 32-ajame Aviacijos saugumo ekspertų grupės posėdyje (AVSECP/32) atlikta 17 priedo peržiūra;
- 9 priedo 29 pakeitimą, susijusį su ligų protrūkiais aviacijos srityje ir kova su prekyba žmonėmis, parengtą atsižvelgiant į 2021 m. liepos 13–23 d. vykusio Supaprastinimo ekspertų grupės 12-ojo posėdžio (FALP/12) rekomendacijas (numatomi aktai).

Numatomų aktų tikslai:

1 priedo 178 pakeitimas

Į 1 priedą įtraukti 5 skyrių „Personalo licencijų specifikacijos“ (angl. *Specifications for Personnel Licences*), susijusį su elektroninių personalo licencijų sistemos įgyvendinimu, siekiant pagerinti tokių licencijų efektyvumą ir visuotinį pripažinimą.

Pakeitimą numatoma pradėti taikyti 2022 m. lapkričio 3 d.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas

Kiek tai susiję su pailginto nukreipimo į atsarginį aerodromą laiko skrydžiais (EDTO), iš dalies pakeisti 4 skyrių ir išbraukti visą C priedėlį. Pakeitimas susijęs su EDTO vykdymui svarbiomis sistemomis ir juo siekiama paaiškinti, kad neturi būti viršijamas EDTO nukreipiamojo skrydžio trukmei pagal didžiausio ribojamojo poveikio kriterijų nustatytas apribojimas. C priedėlis, kuriame pateikta rekomendacinė medžiaga, išbraukiamas, nes EDTO vadove (dok. 10085) pateikiamos išsamios gairės dėl EDTO.

Kiek tai susiję su kūdikių gelbėjimosi liemenėmis, 6 priedo I dalį papildyti nauja pastaba, kurioje būtų pateiktos papildomos gairės dėl kūdikių gelbėjimosi liemenių vežimo. Susitariančiosios valstybės nėra teisiškai įpareigos pranešti apie pastabų laikymąsi ar skirtumus nuo jų.

Kiek tai susiję su žemės artumo įspėjimo sistemomis (GPWS, angl. *ground proximity warning systems*), atsižvelgiant į naujausių avarijų apžvalgą esamą rekomendaciją perkvalifikuoti į 6 priedo I dalies standartą dėl GPWS orlaiviams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) yra ne didesnė kaip 5 700 kg ir kuriems leidžiama skraidinti daugiau kaip penkis, bet ne daugiau kaip devynis keleivius.

Kiek tai susiję su informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistemomis (ROAA, angl. *runway overrun awareness and alerting systems*), nustatyti naują standartą (taip pat 1 skyriuje pateikti naujas apibrėžtis), pagal kurį tas sistemas komercinio oro transporto orlaiviuose reikalaujama įdiegti gamybos etapu.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas, 6 priedo II dalies 40 pakeitimas ir 6 priedo III dalies 24 pakeitimas, susiję su eksploatacinėmis charakteristikomis grindžiamais aerodromų naudojimo minimumais (PBAOM) ir skrydžio savirašiais

Kalbant apie lengvatines operacijų sąlygas PBAOM taikymo atvejais, PBAOM koncepcija suteikia galimybę taikyti lengvatines operacijų sąlygas, t. y. taikyti mažesnius minimumus, atsižvelgiant į antžeminės infrastruktūros ir orlaivių sistemų eksploatacines charakteristikas.

Vienas iš 6 priedo pakeitimų tikslų – išvengti nuorodų į konkrečias sistemas (pvz., sustiprinto matomumo sistemas (EVS) ir kolimatorinius monitorius (HUD)) ir parengti bendresnio pobūdžio, technologiškai neutralų tekstą, kad būtų sudarytos sąlygos toliau plėtoti šią sritį. Kitas pakeitimas – terminų „bazinis orlaivis“ ir „pažangus orlaivis“ apibrėžčių įtraukimas: pažangiuose orlaiviuose įrengiama įranga, papildanti orlaiviui eksploatuoti reikalingą įrangą, palyginti su baziniais orlaiviais, kuriuose yra tik būtiniausia įranga ir kuriems dėl šios priežasties negali būti taikomos lengvatinių operacijų sąlygos. Šis pakeitimas yra pirmasis PBAOM koncepcijos įtraukimo į komercinius skrydžius etapas, padėsiantis geriau ją suprasti ir vartoti bendresnes formuluotes rengiant standartus.

Be to, išbraukiamas 6 priedo I dalies H priedėlis, nes informacija apie automatinių tūpimo sistemų, kolimatorinių monitorių ir matomumo sistemų naudojimą dabar pateikiama Operacijų bet koku oru vadove (angl. *Manual on All-Weather Operations*, dok. 9365). Susitariančiosios valstybės nėra teisiškai įpareigos pranešti apie rekomendacinės medžiagos laikymąsi arba skirtumus nuo jos.

Kiek tai susiję su skrydžio savirašiais, iš dalies pakeisti 6 priede nustatytus standartus, kad būtų nustatyti reikalavimai skrydžio savirašio sistemų gamintojams ir montuotojams teikti informaciją, būtiną skrydžio savirašių tinkamumui naudoti užtikrinti. Reikalavimuose taip pat paaiškinamas skrydžio duomenų savirašio techninės priežiūros darbų periodiškumas.

6 priedo II dalies 40 pakeitimas ir 14 priedo I tomo 17 pakeitimas, susiję su bendrosios aviacijos srityje taikomomis nuostatomis dėl gelbėjimo ir gaisro gesinimo (RFF)

Į 6 priedo II dalies 2 skirsnį „Bendrosios aviacijos operacijos“ (angl. *General Aviation Operations*) įtraukti naują rekomendaciją, o į 6 priedo II dalies 3 skirsnį „Dideli ir turboreaktyviniai lėktuvai“ (angl. *Large and turbojet aeroplanes*) ir 14 priedo I tomo 9 skyrių įtraukti naujus standartus.

6 priedo II dalies 2 ir 3 skirsniuose aiškiai nurodyti, kad vežėjas turi atsižvelgti į gelbėjimo ir gaisro gesinimo įrangos ir paslaugų prieinamumą naudosis aereodrome.

Į 6 priedo II dalies 2 skirsnį siūloma įtraukti rekomendacija suteikiama galimybė atitinkamiems bendrosios aviacijos vežėjams (ES sistemoje – nekomerciniams vežėjams) įvertinti naudojimo aerodromo tinkamumą ir į šį vertinimą įtraukti RFF įrangos prieinamumo kriterijų. Vežėjų, kuriems taikomas 6 priedo II dalies 3 skirsnis (ES sistemoje – nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais vykdančių vežėjų), kurie privalo būti įdiegę saugos valdymo sistemą, atveju, būtinybė atsižvelgti į tinkamą RFF įrenginių prieinamumą, renkantis naudojimą aerodromą, turėtų būti integruota į vežėjo saugos valdymo sistemą.

Be to, ICAO siūlo 14 priedo „Aerodromai“ (angl. *Aerodromes*) I tomo „Aerodromo projektavimas ir naudojimas“ (angl. *Aerodrome Design and Operations*) RFF nuostatų bendrajai aviacijai netaikyti. Kai kurios valstybės dabartinį tekstą aiškina taip: visi aerodromai, nepriklausomai nuo jų dydžio ir veiklos tipo, privalo turėti specialius RFF įrenginius. Mažiems, tik bendrosios aviacijos reikmėms naudojamiems aerodromams tai sukelia daug sunkumų ir dėl to buvo apribotas aerodromo eksploatavimo laikas arba aerodromas net buvo uždarytas. Laikinas oro uostų uždarymas arba ribotas jų eksploatavimo laikas savaime kelia pavojų, visų pirma bendrosios aviacijos orlaiviams, kurių degalų rezervas yra mažesnis, kuriais skrydžiais dažnai vykdomi tik dienos metu ir kuriuos labiau varžo oro sąlygos. Dabartinis RFF reikalavimas yra neproporcingas visų pirma dėl to, kad mažai tikėtina, jog dėl mažos bendrosios aviacijos orlaivių masės, kilimo ir tūpimo greičio ir riboto degalų kiekio kiltų tokio tipo kilimo ar tūpimo avarija, kuriai likviduoti reikėtų aerodromo priešgaisrinės komandos.

6 priedo III dalies 24 pakeitimas

Kiek tai susiję su tolimiesiems sraigtasparnių skrydžiams naudojamais atsarginiais jūriniais aerodromais, siūloma pakeisti standartus ir rekomenduojamą praktiką: panaikinti dabartinę rekomenduojamą praktiką nepalankiose zonose nenaudoti atsarginių jūrinių aerodromų. Pagal dabartinius reikalavimus vežėjas, prieš apsisprendamas naudotis tais aerodromais, turi atsižvelgti į visus svarbius veiksnius. Pakeitimu vežėjui suteikiama galimybė įtraukti į planus nepalankioje zonoje esantį atsarginį jūrinį aerodromą, prieš tai atlikus rizikos vertinimą. Taip siekiama užtikrinti, kad vežėjas galėtų saugiai ir veiksmingai valdyti optimizuotą maksimalią pakėlimo masę, atsižvelgdamas į poreikius, susijusius su degalais, nuotoliu ir nukreipimu į atsarginį aerodromą, kartu išlaikydamas bent tokį saugos lygį, kuris būtų lygiavertis dabartinėje nuostatoje nurodytam saugos lygiui.

Kiek tai susiję su pavojingų krovinių vežimu sraigtasparniais, į 6 priedo III dalį įtraukti naują 12 skyrių. Šiuo metu III dalyje nėra nustatyta tinkamų standartų, visų pirma nuostatų dėl vežėjo valstybės atsakomybės. Tokios nuostatos reikalingos siekiant užtikrinti saugią pavojingų krovinių vežimo priežiūrą ir aiškiau išdėstyti reikalavimus vežėjams, neturintiems leidimo vežti pavojingus krovinius. Tos nuostatos grindžiamos nuostatomis, įtrauktomis į 6 priedo I dalį, ir yra pritaikytos 6 priedo III daliai. Šios nuostatos atitinka Pavojingų krovinių saugaus vežimo oru technines instrukcijas (dok. 9284, Techninės instrukcijos).

Numatoma, kad 6 priedo I, II ir III dalių ir 14 priedo I tomo pakeitimai bus pradėti taikyti 2022 m. lapkričio 3 d.

7 priedo 7 pakeitimas

Juo siekiama palengvinti orlaivių perdavimą iš vienos valstybės į kitą, suderinti dabartinę praktiką ir skatinti orlaivių nuosavybės duomenų mainų tarp valstybių skaidrumą ir nuoseklumą.

Kalbant apie orlaivio registraciją, pakeisti registravimo liudijimą, kad jame būtų nurodyta, jog jis išduotas orlaivio savininkui, orlaivio naudotojui arba kitam subjektui. Šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į šiuo metu aviacijos sektoriuje taikomą komercinę praktiką, pvz., išperkamosios nuomos praktiką, kai orlaivį naudoja kitas subjektas nei orlaivio savininkas.

Kalbant apie orlaivio išregistravimą, nustatyti reikalavimą išregistravus orlaivį išduoti orlaivio išregistravimo liudijimą. Šiuo metu daugelyje valstybių išduodamo pranešimo apie išregistravimą arba išregistravimo liudijimo forma ir juose pateikiama informacija nėra standartizuotos, todėl užtrunka registracijos procesas.

7 priedo 7 pakeitimą numatoma pradėti taikyti 2023 m. lapkričio 2 d. Tačiau su registravimo liudijimu susijusias nuostatas numatoma pradėti taikyti 2026 m. lapkričio 26 d.

8 priedo 109 pakeitimas

Iš dalies pakeisti 8 priede pateiktus standartus ir rekomenduojamą praktiką, siekiant padidinti aiškumą ir užtikrinti, kad bet kokią modifikaciją ir remontą tvirtinančios valstybės (t. y. modifikacijos projektavimo valstybės) aiškiai suprastų savo pareigą užtikrinti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, taip pat paaiškinti gaisro gesinimo didelių lėktuvų, sraigtasparnių ir mažų lėktuvų krovinių skyriuje projektines galimybes. Be to, įrašoma pastaba, kurioje paaiškinama, kad siūlomomis II dalies 6 skyriaus nuostatomis techninės priežiūros organizacijai nedraudžiama atlikti techninės priežiūros organizacijos patvirtinimą išdavusioje valstybėje neregistruotų orlaivių ir registracijos neturinčių orlaivių techninės priežiūros. Susitariančiosios valstybės nėra teisiškai įpareigosotos pranešti apie pastabų laikymąsi ar skirtumus nuo jų.

8 priedo 109 pakeitimo taikymo pradžios data – 2022 m. lapkričio 3 d.

10 priedo IV tomo 91 pakeitimas

Iš dalies pakeisti 10 priedo IV tome pateiktus standartus ir rekomenduojamą praktiką: įdiegti susidūrimų ore vengimo sistemą X (ACAS X), siekiant pagerinti saugą, sumažinti nereikalingų įspėjimų skaičių, pritaikyti naujas procedūras ir sudaryti sąlygas naudoti kitus stebėjimo šaltinius, pritaikytus naujiems orlaivių tipams, taip pat sumažinti klaidingų ACAS įspėjimų skaičių. Pakeitimą numatoma pradėti taikyti 2022 m. lapkričio 3 d.

17 priedo 18 pakeitimas

Į Čikagos konvencijos 17 priedą įtraukti naujus ir (arba) iš dalies pakeisti galiojančius 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. 18 pakeitimą numatoma pradėti taikyti 2022 m. lapkričio mėn.

9 priedo 29 pakeitimas

Į siūlomą 9 priedo 29 pakeitimą, be kita ko, įtrauktos naujos ir (arba) peržiūrėtos nuostatos dėl ekstremaliųjų visuomenės sveikatos situacijų, kelionės dokumentų ir sveikatos pažymų saugumo, pagalbos ir repatriacijos skrydžių, palankesnių oro susisiekiimo sąlygų sudarymo neįgaliesiems, pagalbos orlaivių avarių aukoms ir jų šeimoms, prekybos žmonėmis, taip pat siūlomas nedidelis pastabos, susijusios su keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenimis, pakeitimas – patikslinamas terminas „eksportas“.

Kiek tai susiję ypač su sveikatos klausimais, 2020 m. balandžio 15 d. Oro transporto komitetas (ATC) (C-DEC 219/3) patvirtino specialios paskirties darbo grupės įgaliojimus; jai pavesta peržiūrėti visus su sveikata susijusius 9 priedo standartus ir rekomenduojamą praktiką ir atitinkamą rekomendacinę medžiagą, parengti pasiūlymus dėl naujų ir (arba) peržiūrėtų 9 priedo nuostatų ir atitinkamos rekomendacinės medžiagos projektą. Taip siekiama nustatyti veiksmingas ICAO priemonės, kurias valstybės galėtų įgyvendinti pasitelkdamos aviacijos institucijas ir kuriose būtų nustatyti reikalavimai orlaivių naudotojams ir oro uostų operatoriams, taip pat kitiems suinteresuotiesiems subjektams.

Specialios paskirties darbo grupė, svarstydamą galimybę įtraukti naujus ir patikslintus su sveikata susijusius standartus ir rekomenduojamą praktiką, pasiūlė naujas apibrėžtis ir pakeitimus, susijusius su 1 skyriumi (orlaivių dezinfekcija ir dezinfekavimas), 6 skyriumi (dėl aerodromo ekstremaliųjų situacijų valdymo plano papildymo nuostatomis dėl ligų protrūkio), 8 skyriumi (dėl sveikatos pažymų rinkimo ir skaitmeninių technologijų naudojimo, kai įmanoma), ir susitarė dėl naujo skyriaus (10 skyriaus) įtraukimo į 9 priedą „Supaprastinimas“. Naujuoju 10 skyriumi siekiama sugrupuoti naujus ir patikslintus su sveikata susijusius standartus ir rekomenduojamą praktiką, be kita ko, kai kuriuos esamus su sveikata susijusius standartus ir rekomenduojamą praktiką iš kitų 9 priedo skyrių perkelti į siūlomą naują 10 skyrių. Šį skyrių sudaro 3 skirsniai: A. Tarptautinės sveikatos priežiūros taisyklės ir susijusios priemonės; B. Su sveikata susijusių dokumentų tikrinimas ir C. Užkrečiamųjų ligų prevencija ir švelninimas. Tačiau dėl intensyvaus darbo, susijusio su naujais ir patikslintais standartais ir rekomenduojama praktika, taip pat dėl laiko apribojimų specialios paskirties darbo grupei nepavyko sugrupuoti standartų ir rekomenduojamos praktikos ir iki galo parengti naują 10 skyrių.

12-ajame Supaprastinimo ekspertų grupės posėdyje peržiūrėtos ir į galutinę tos ekspertų grupės ataskaitą įtrauktos specialios paskirties darbo grupės rekomendacijos ir jos siūlomi standartai ir rekomenduojama praktika su papildomomis pastabomis. Kai kurie standartai ir rekomenduojama praktika pakoreguoti per Supaprastinimo ekspertų grupės posėdį, pasiekus bendrą dalyvių sutarimą. Diskutuota apie sąlytį turėjusių asmenų atsekimo politiką ir sveikatos dokumentų, pateikiamų atvykstant į šalį arba vykstant per ją tranzitu, statusą. Be to, Supaprastinimo ekspertų grupė sutiko padaryti nedidelius keleivio buvimo vietos anketos pakeitimus.

Taip pat pažymėtina, kad išsamią strategiją parengė ICAO Supaprastinimo ekspertų grupės koordinuojama darbo grupė prekybos žmonėmis klausimais (WGHT, angl. *Working Group on Human Trafficking*). Toje strategijoje numatyta rengti gaires ir padėti valstybėms narėms:

a) sukurti ir įgyvendinti išsamią supaprastinimo aspektus apimančią kovos su prekyba žmonėmis civilinėje aviacijoje strategiją, taip pat

b) parengti politiką ir protokolus, susijusius su reagavimu į įtariamą (-us) prekybos žmonėmis incidentą (-us), kurie apimtų aiškias pranešimų teikimo teisėsaugos institucijoms gaires, reagavimą į galimos prekybos žmonėmis atvejus ir koordinavimą tarp valstybinių agentūrų, tarp valstybių ir su suinteresuotaisiais subjektais (įskaitant oro uostus ir oro transporto bendroves).

Šia išsamią strategija papildoma esama ICAO kovos su prekyba žmonėmis politika, gairės ir kiti ištekliai, kurie buvo parengti siekiant suteikti orientyrus aviacijos sektoriui kovos su prekyba žmonėmis srityje, įskaitant bendrą rezoliuciją, dvi rekomenduojamas praktikas, mokymo gaires, ataskaitų teikimo gaires, mokymo programą ir valstybių narių apklausą.

Šiuos 29 pakeitime išdėstytus pakeitimus numatoma pradėti taikyti 2022 m. lapkričio mėn.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Pagrindiniai pokyčiai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

1 priedo 178 pakeitimas, susijęs su visuotiniu elektroninių personalo licencijų pripažinimu

Atsižvelgdamas į 39-ojoje ICAO asamblėjos sesijoje pateiktas rekomendacijas, ICAO sekretoriatas apsvarstė galimybę parengti į 1 priedą „Personalo licencijavimas“ įtrauktinus standartus, kuriais vadovaujantis būtų diegiama elektroninių personalo licencijų išdavimo sistema ir taip gerinama sauga ir efektyvumas. Atlikus analizę nustatyta, kad į 1 priedo pakeitimą, kuriuo būtų leidžiama pasirinktinai naudoti elektronines personalo licencijas, parengti įmanoma, tačiau itin svarbu užtikrinti, kad būtų išvengta nereikalingos naštos kitoms valstybėms, kurioms reiktų tikrinti licencijos autentiškumą ir galiojimą. Buvo įsteigta Elektroninių personalo licencijų darbo grupė (EPL-TF, angl. *Electronic Personnel Licence Task Force*), kuriai, be kita ko, pavesta peržiūrėti ICAO sekretoriato atliktą analizę ir parengti siūlomas nuostatas, kuriose būtų tinkamai atsižvelgta į elektroninių licencijų pripažinimo kitose valstybėse klausimą.

Dėl siūlomų pakeitimų su valstybėmis narėmis konsultuotasi: joms išsiųstas ICAO valstybėms skirtas raštas AN 12/1.1.25-20/112, kuriame išdėstyti pasiūlymai iš dalies pakeisti Čikagos konvencijos 1 priedą.

Pakeitimai, kurie iš pradžių buvo pasiūlyti valstybėms skirtame rašte AN 12/1.1.25-20/112, yra susiję su elektroninių personalo licencijų įkėlimu į autonominius mobiliuosius elektroninius vaizdavimo prietaisus, papildant licencijas, parengtas naudojant aukščiausios kokybės popierių ar kitą tinkamą medžiagą, įskaitant plastikines korteles.

Atsižvelgdamos į EASA rekomendaciją dėl valstybėms skirto rašto AN 12/1.1.25-20/112, daugelis ES valstybių narių sutiko, kad elektroninės licencijos turi tam tikrų pranašumų, ir nemato ypatingų trūkumų.

Numatomi pakeitimai gali stipriai paveikti ES teisės aktų, t. y. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011¹ ir Komisijos reglamento (ES) 2015/340², turinį. Naujus ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką reikės įtraukti į ES teisės aktus ir taip iš dalies pakeisti dabartinę teisinę sistemą, siekiant reglamentuoti autonominių mobiliųjų elektroninių vaizdavimo prietaisų formatą, tipą, sertifikavimą ir galimybę susipažinti su atitinkamais duomenimis internetu ir neprisijungus prie jo, kartu užtikrinant asmens duomenų vientisumą, privatumą ir saugą.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas, 6 priedo II dalies 40 pakeitimas, 6 priedo III dalies 24 pakeitimas ir 14 priedo I tomo 17 pakeitimas

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. 1–193).

² 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. 1–122).

6 priedo I dalies 47 pakeitimas dėl pailginto nukreipimo į atsarginį aerodromą laiko skrydžių (EDTO) turėtų būti perkeltas į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012³.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas, susijęs su kūdikių gelbėjimosi liemenėmis, atitinka galiojančias Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 nustatytas taisykles, susijusias su aprūpinimu kūdikiams skirtomis gelbėjimosi liemenėmis arba lygiaverčiais plūduriavimo įtaisais ir jų laikymu. Tas pats pasakytina ir apie žemės artumo įspėjimo sistemas (GPWS). EASA pateikė ICAO atliktą sąnaudų ir naudos analizę pagrindžiančios informacijos. Atlikus šią analizę nustatyta, kad šio pakeitimo sąnaudų ir naudos santykis yra teigiamas, jei šis pakeitimas diegiamas orlaivio gamybos etapu, tačiau nepakankamas, kad jo diegimas būtų pagrįstas jau pagamintuose orlaiviuose. ES taisyklių keisti nereikės.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas, susijęs su informavimo ir įspėjimo apie išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako sistemomis (ROAAS), atitinka galiojančias Komisijos reglamento (ES) 2015/640⁴ taisykles. ES taisyklių keisti nereikės.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas, 6 priedo II dalies 40 pakeitimas ir 6 priedo III dalies 24 pakeitimas, susiję su lengvatinėmis operacijų sąlygomis, kurios sudaromos eksploatacinėmis charakteristikomis grindžiamų aerodromo naudojimo minimumų (PBAOM) taikymo atvejais, atitinka Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 jau nustatytas taisykles. ES taisyklių keisti nereikės.

6 priedo I dalies 47 pakeitimas, 6 priedo II dalies 40 pakeitimas ir 6 priedo III dalies 24 pakeitimas yra susiję su skrydžio savirašiais. Keliose valstybėse kilo sunkumų tiriant avarijas ir pavojingus incidentus, nes nebuvo užtikrintas atitinkamuose orlaiviuose įrengtos skrydžio savirašio sistemos (skrydžio duomenų savirašio sistemos ir (arba) kabinos pokalbių savirašio sistemos) tinkamumas naudoti. Dėl šios priežasties kilo problemų, susijusių su iš skrydžio savirašių gautomis įrašų rinkmenomis (pvz., trūko informacijos, parametrų vertės buvo neteisingos arba garso įrašų buvo neįmanoma suprasti). Vienas iš šių problemą nulėmusių veiksnių yra tai, kad turima informacija apie skrydžio savirašio sistemų tinkamumo naudoti užtikrinimą dažnai yra neišsami. Vežėjai turi užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašio sistemų tinkamumą naudoti, tačiau neturėdami tinkamos informacijos jie šio reikalavimo negali įvykdyti.

ICAO valstybėms skirtame rašte SP 55/4-20/94 pateikti pasiūlymai iš dalies pakeisti 6 priedo I dalies 8 priedėlyje, 6 priedo II dalies 2.3 priedėlyje ir 6 priedo III dalies 4 priedėlyje pateiktus ICAO standartus. Šiais pasiūlymais:

1. iš dalies keičiami skrydžio savirašių sistemos gamintojui taikomi ICAO standartai ir nustatomi ICAO standartai, taikytini skrydžio savirašių sistemos montuotojui, siekiant nustatyti reikalavimą, kad šios organizacijos pateiktų tiek informacijos, kiek jos reikia, kad vežėjai galėtų užtikrinti skrydžio savirašių tinkamumą naudoti;

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. 1–148).

⁴ 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. 18–22).

2. iš dalies keičiami ICAO standartai, taikomi skrydžio duomenų savirašio techninės priežiūros užduočiai (skrydžio duomenų savirašio kalibravimui), siekiant patikslinti jos periodiškumą.

Rekomendacijoje dėl atsakymo į šį valstybėms skirtą raštą, kuri buvo nusiųsta ES valstybėms narėms, EASA pritarė 1 punkte apibūdintų siūlomų pakeitimų tikslui, tačiau pasiūlė šiek tiek pakeisti jų formuluotę. Dėl 2 punkto EASA pateikė pastabą, kad vieną iš ICAO standartų, kuriuos siūloma iš dalies pakeisti, verčiau reikėtų išbraukti.

EASA analize ir pastabomis, atsakydamos į ICAO valstybėms skirtą raštą SP 55/4–20/94, rėmėsi dvylika ES valstybių narių. Kitos ES valstybės narės į šį valstybėms skirtą raštą neatsakė.

Po konsultacijų dėl valstybėms skirto rašto SP 55/4-20/94 ICAO sekretoriatas pritarė EASA ir ES valstybių narių pasiūlytiems neredakcinio pobūdžio pakeitimams, išskyrus pakeitimą, susijusį su ICAO standartu, kurį EASA pasiūlė išbraukti. Numatomi pakeitimai neturės poveikio ES reglamentams, tačiau greičiausiai kai kurios priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės bus pakeistos skrydžių vykdymo taisyklėmis (angl. *Air OPS*) taisyklėmis ir (arba) turės būti padaryti nedideli sertifikavimo specifikacijų (CS-ETSO, CS-25 ir CS-29) pakeitimai.

6 priedo II dalies 40 pakeitimas ir 14 priedo I tomo 17 pakeitimas, susiję su bendrosios aviacijos srityje taikomomis gelbėjimo ir gaisro gesinimo (RFF) nuostatomis, turėtų būti perkelti atitinkamai į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 ir Komisijos reglamentą (ES) Nr. 139/2014⁵.

6 priedo III dalies 24 pakeitime, susijusiame su tolimiesiems sraigtasparnio skrydžiams naudojamais atsarginiais jūriniais aerodromais, siūlomi saugos kriterijai ir nurodoma būtinybė gauti patvirtinimą. Tie pasiūlymai atitinka Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 nustatytas taisykles. ES reglamentų keisti nereikės.

Dėl 6 priedo III dalies 24 pakeitimo, susijusio su pavojingais krovniais, ES reglamentų keisti nereikia, nes Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 daroma tiesioginė nuoroda į ICAO 18 priedą ir susijusias technines instrukcijas.

7 priedo 7 pakeitimas, susijęs su orlaivių registravimu, išregistravimu ir registracijos perdavimu

7 priedo 7 pakeitimu nustatomos orlaivių registravimo sąlygos, pritaikant registravimo liudijimo šabloną ir nustatant išregistravimo liudijimo šabloną.

Šiuo metu orlaivių registravimo ar išregistravimo liudijimai ES teisės aktais nereglamentuojami, tačiau 7 priedo 7 pakeitimas susijęs su sritimi, kuriai taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008⁶, kuriuo nustatoma bendra orlaivių registravimo ES lygmeniu sistema. Pagrindinis principas, kuriuo grindžiamas 7 priedo 7 pakeitimas, – **palengvinti orlaivių perdavimą iš vienos valstybės į kitą – atitinka Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 taisykles.**

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. 1–34).

⁶ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

8 priedo 109 pakeitimas, susijęs su valstybės pareigomis trečiųjų šalių atliekamų modifikacijų ir remonto atveju

8 priedo I dalies ir II dalies 4 skyriaus pakeitimu modifikacijos projektavimo valstybės pareigos patikslinamos ir tinkamai atskiriamos nuo orlaivio, variklio ar oro sraigto pirminės projektavimo ar gamybos valstybės pareigų. Jos apima pareigą gauti ir įvertinti informaciją apie defektus, taip pat ruošti ir platinti privalomą informaciją apie nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti. Naujuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje pareigos, susijusios su privaloma informacija apie nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, tik patikslinamos, nes pagal galiojančius standartus ir rekomenduojamą praktiką jau reikalaujama, kad tų modifikacijų projektavimas ir (arba) gamyba ir (arba) remontas būtų priimtini atitinkamo orlaivio registravimo valstybei.

Sistema, pagal kurią EASA vykdo savo pareigas (kaip projektavimo valstybė arba modifikacijos projektavimo valstybė), jau numatyta Komisijos reglamente (ES) Nr. 748/2012⁷. Ši sistema apima informacijos apie defektus gavimą ir vertinimą bei privalomos informacijos apie nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ruošimą ir platinimą.

8 priedo 109 pakeitimas, susijęs su nuostatomis dėl krovinių skyriaus gaisro gesinimo

Pakeitimu paaiškinamos gaisro gesinimo didelių lėktuvų krovinių skyriuje projektinės galimybės. Šiuo pakeitimu nauji reikalavimai esamam orlaivių parkui nenustatomi. Juo tekstas veikiau suderinamas su reikalavimais, nustatytais dabartiniuose projektavimo valstybių tinkamumo skraidyti kodeksuose, dėl kurių taikymo esamam orlaivių parkui jau buvo pritarta, ir jis taikomas naujos konstrukcijos orlaiviams.

Šie siūlomi standartai ir rekomenduojama praktika Komisijos reglamentui (ES) Nr. 748/2012 poveikio nedaro, nes su jais susiję reikalavimai jau įtraukti į EASA pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 3 punktą pateiktą sertifikavimo specifikaciją (CS-25 „Large Aeroplanes“).

Be to, šiuo pakeitimu nustatomos naujos nuostatos, pagal kurias reikalaujama (dideliems lėktuvams) ir rekomenduojama (sraigtasparniams ir mažiems lėktuvams), kad projekto patvirtinimo turėtojas pateiktų vežėjui informaciją apie krovinių skyriaus priešgaisrinės apsaugos pajėgumus, sertifikuotus naujos gamybos ir naujos konstrukcijos orlaiviams. EASA dalyvavo rengiant šiuos standartus ir rekomenduojamą praktiką ir mano, kad jie padės vežėjams nustatyti tam tikrų gaisro gesinimo sistemų, kurios naudojamos orlaivių krovinių skyriuose, trūkumus.

Šie nauji standartai ir rekomenduojama praktika turės įtakos Komisijos reglamentui (ES) 2015/640. EASA ketina parengti įgaliojimus nustatyti taisykles, kad šie ICAO tarybos priimti standartai ir rekomenduojama praktika būtų perkelti į teisę.

10 priedo IV tomo 91 pakeitimas

Po įgyvendinimo datos orlaivių parkas bus mišrus, t. y. bus orlaivių su įrengtomis ACAS X / TCAS 7.1 sistemomis, ir į tai turės būti atsižvelgta naudojant antžemines sistemas. ICAO turi išsamiau nustatyti ir apibūdinti tokią mišrią įrangą naudojančio orlaivių parko poveikį oro

⁷ 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1–85).

navigacijos paslaugų teikėjams. Nors ankstesniame valstybėms skirtame rašte apie tai neužsimenama, siekiant palengvinti incidentų tyrimus, oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų atnaujinti savo antžeminę sistemą, kad ji galėtų atpažinti ACAS programinės įrangos numerį. Be to, oro navigacijos paslaugų teikėjams, kurie naudojami sprendžiamaisiais patarimais (angl. RA, *Resolution Advisories*), gali reikėti pritaikyti RA pranešimų dekodavimą, atsižvelgiant į tai, kokia RA pranešimų informacija ekranuose matoma jų skrydžių vadovams. Kadangi ACAS II ir ACAS Xa sistemų veikimas skiriasi, tokių skirtumų poveikis turi būti išsamiai aprašytas ACAS vadove (dok. 9863).

Orlaivių naudotojams poveikis bus ribotas, nes naudoti ACAS X įrangą yra neprivaloma. Pagrindiniai ACAS X skirtumai – loginis susidūrimų vengimo modelis ir stebėjimo duomenų šaltiniai. Kadangi susidūrimų vengimo algoritmas pilotui yra aiškus ir atsižvelgiant į mažesnę tikimybę, kad pilotas gaus ACAS II sprendžiamąjį patarimą (be to, ir procedūros lieka tokios pačios), galima teigti, kad mokymo gali nereikėti. Tačiau galimo susidūrimo atvejais, kai reikės taikyti susidūrimų ore vengimo sistemą (ACAS), ACAS Xa pateiks sprendžiamuosius patarimus, kurių įspėjimų laikas, trukmė ir seka, nors ir panašūs, nebus identiški TCAS II 7.1 versijai. Kadangi tikimasi, kad dėl šio optimizuoto loginio saugos modelio sumažės nebūtinų įspėjimų skaičius situacijose, kai susidūrimo pavojaus nėra, ACAS Xa sprendžiamieji patarimai negalės būti teikiami tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip naudojant TCAS II 7.1 versiją.

Kadangi ACAS II su susidūrimų vengimo 7.1 versijos programine įranga ir ACAS Xa eksploatacinės charakteristikos skiriasi (net jei procedūros yra tokios pačios), į tuos skirtumus reikėtų atsižvelgti. Iš tiesų pakeitime teigiama, kad rekomendacinė medžiaga, susijusi tiek su TCAS 7.1 reikalavimus atitinkančiomis sistemomis, tiek su ACAS X reikalavimus atitinkančiomis sistemomis, yra pateikta susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) vadove (dok. 9863). Tačiau ACAS vadovo (dok. 9863) pakeitimai dar nebaigti rengti.

Kad būtų numatytas ACAS X naudojimas, reikėtų atnaujinti Europos reguliavimo sistemą.

Reglamentai ir (arba) susijusi rekomendacinė medžiaga, kuriems būtų padarytas poveikis: Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1332/2011⁸ dėl oro erdvės naudojimo reikalavimų ir veiklos procedūrų, kad būtų išvengta susidūrimų ore, ir Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo skrydžiams. Poveikis galėtų būti padarytas ir kitiems reglamentams ir jų atitinkamoms priimtinioms atitikties užtikrinimo priemonėms bei rekomendacinei medžiagai. Taip pat reikėtų atnaujinti EASA orlaivio ryšių, navigacijos ir stebėjimo sertifikavimo specifikaciją (CS-ACN, angl. *Certification Specification for Airborne Communication Navigation and Surveillance*) ir Europos techninio standarto sertifikavimo specifikacijas (CS-ETSO, angl. *Certification Specifications for European Technical Standard Orders*).

17 priedo 18 pakeitimas

17 priedą 2021 m. gegužės 31 d.–birželio 4 d. virtualiai vykusiam 32-ajame posėdyje peržiūrėjo ICAO aviacijos saugumo darbo grupė. Pateiktus pasiūlymus iš dalies pakeisti 17 priedą savo 223-osios sesijos 11-ajame posėdyje (2021 m. birželio 25 d.) apsvaustė ICAO taryba. Apie pasiūlymą dėl 17 priedo 18 pakeitimo 2021 m. liepos 20 d. valstybėms skirtu raštu AS 8/2.1-21/48 *Confidential* ICAO generalinis sekretorius informavo valstybes.

⁸ 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. 20–22).

Siūlomais pakeitimais įtraukiami nauji ir (arba) iš dalies keičiami 17 priede nustatyti standartai ir rekomenduojama praktika, susiję su saugumo kultūra, orlaivių naudotojų saugumo programomis, sprogmenų aptikimo bagažo skyriuje vežamame bagaže metodais ir nacionalinėmis civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programomis.

Dėl daugumos 17 priedo 18 pakeitimu pasiūlytų naujų ar peržiūrėtų nuostatų Sąjungos teisės keisti nereikės, nes į ją šių standartų turinys jau įtrauktas. Tačiau dėl vieno naujo prevencinių saugumo priemonių srityje nustatyto standarto reikės iš dalies pakeisti Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1998⁹. Tokiu pakeitimu bus užtikrinta, kad nustatytos neidentifikuoto bagažo tvarkymo procedūros būtų taikomos ir įtartiniems daiktams.

9 priedo 29 pakeitimas

Dėl daugumos 9 priedo 29 pakeitimu pasiūlytų naujų ar peržiūrėtų nuostatų Sąjungos teisės keisti nereikia, nes į ją šių standartų turinys jau įtrauktas. Kalbant apie prekybą žmonėmis, su transportu susiję nacionaliniai įstatymai apima 2002 m. Europos Sąjungos Tarybos pamatinį sprendimą dėl bausmių sistemos stiprinimo siekiant užkirsti kelią padėjimui neteisėtai atvykti, vykti tranzitu ir apsigyventi¹⁰; 2005 m. Europos Tarybos konvenciją dėl veiksmų prieš prekybą žmonėmis¹¹ ir 2011 m. Europos Sąjungos direktyvą dėl prekybos žmonėmis prevencijos, kovos su ja ir aukų apsaugos¹². Kiek tai susiję su keleivio duomenų įrašu, iš dalies pakeista tik informacinė pastaba – patikslintas terminas „eksportas“. Šie elementai jau įtraukti į Direktyvą 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais¹³.

3.2. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu

Sąjunga pripažįsta, kad tarptautiniu lygmeniu reikia kurti suderintą reguliavimo sistemą.

Elektroninių licencijų sistemos įgyvendinimas laikomas privalumu ir turėtų būti remiamas.

Siūlomi 6 priedo ir 14 priedo I tomo pakeitimai yra susiję su atsarginiais jūriniais aerodromais, gelbėjimu ir gaisrų gesinimu bendrosios aviacijos srityje ir keliomis gairėmis, pasiūlytomis per 5-ąją ir 6-ąją Skrydžių darbo grupės posėdžius, taip pat su nuolatiniu skrydžio savirašių tinkamumu naudoti. Kadangi dauguma naujų 6 priedo pakeitimų atitinka galiojančias ES taisykles, o likę pakeitimai laikomi tinkamais, siūloma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti pakeitimams.

Kadangi dauguma naujų standartų ir rekomenduojamos praktikos pavyzdžių, pateiktų 8 priedo 109 pakeitime, atitinka galiojančias ES taisykles, o likę standartai ir praktikos pavyzdžiai laikomi tinkamais, siūloma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti pakeitimams.

⁹ 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. 1–142).

¹⁰ 2002 m. lapkričio 28 d. Tarybos pamatinis sprendimas dėl bausmių sistemos stiprinimo siekiant užkirsti kelią padėjimui neteisėtai atvykti, vykti tranzitu ir apsigyventi (OL L 328, 2002 12 5, p. 1–3).

¹¹ Europos Tarybos konvencija dėl veiksmų prieš prekybą žmonėmis (CETS Nr. 197), paskelbta svetainėje <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² 2011 m. balandžio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/36/ES dėl prekybos žmonėmis prevencijos, kovos su ja ir aukų apsaugos (OL L 101, 2011 4 15, p. 1–11).

¹³ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais (OL L 119, 2016 5 4, p. 132–149).

Be to, Sąjunga pripažįsta, kad reikia užtikrinti suderintą saugos lygį ir įdiegti patobulintas technologijas, kaip siūloma 10 priedo IV tomo pakeitime.

Todėl pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, dėl siūlomų Čikagos konvencijos pakeitimų (su sąlyga, kad ICAO taryba priims siūlomus pakeitimus be esminių pakeitimų) turėtų būti, atsakant į atitinkamus ICAO valstybėms skirtus raštus, nepranešti apie nesutikimą ir pranešti apie priimtų priemonių laikymąsi. Jeigu Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų ICAO standartų būtų nukrypta po numatytos tų standartų taikymo pradžios dienos, t. y. 2022 m. lapkričio 3 d., apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ICAO turėtų būti pranešta, tačiau tik dėl tokio laikotarpio, kokio reikia jų įgyvendinimui Sąjungos teisėje užbaigti.

Siūlomas 17 priedo 18 pakeitimas, be kita ko, apima naujas ir (arba) peržiūrėtas nuostatas dėl naujos rekomenduojamos saugumo kultūros praktikos; naujo standarto dėl orlaivių naudotojų saugumo programų; naujo standarto dėl sprogmenų aptikimo bagažo skyriuje vežamame bagaže metodų ir naujo standarto, kuriame išdėstomi esminiai nacionalinės civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programos elementai.

Visomis šiomis nuostatomis siekiama sustiprinti pasaulinį aviacijos saugumo bazinį lygį, todėl joms visoms turėtų būti pritarta. Dauguma siūlomų nuostatų jau yra Sąjungos teisės dalis, todėl valstybės narės jas įgyvendina.

7 priedo 7 pakeitimo tikslas – palengvinti orlaivių perdavimą iš vienos valstybės į kitą. Galiojančios ES taisyklės, pagal kurias leidžiama orlaivius registruoti kitoje valstybėje narėje arba trečiojoje šalyje, grindžiamos tuo pačiu principu. Todėl šiam pakeitimui turėtų būti pritarta.

9 priedo 29 pakeitimu siekiama gerinti pasirengimą būsimums pandemijoms, remiantis COVID-19 pandemijos metu įgyta patirtimi ir numatant tinkamą pradinį sveikatos priežiūros srities atsaką į būsimas pandemijas, taip pat siekiama toliau kovoti su prekyba žmonėmis, tuo tikslu parengiant išsamią strategiją. Be to, šiame pakeitime pateikiami nedideli, bet naudingi su repatriacijos skrydžiais ir neįgalių keleivių vežimu oro transportu susiję pakeitimai, taip pat pataisoma PNR skirsnio pastaba. Todėl šiam pakeitimui turėtų būti pritarta.

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 šalis¹⁴.

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*“¹⁵.

¹⁴2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

¹⁵2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

ICAO taryba yra įsteigta susitarimu, būtent Čikagos konvencija.

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 nesutikimą ir skirtumus, taip pat nuo tų pranešimų sąlygų. Todėl Sąjungos pozicijos dėl tokių pranešimų priėmimas priklauso SESV 218 straipsnio 9 dalies taikymo sričiai.

Dauguma numatomų aktų gali stipriai paveikti ES teisės aktų, t. y. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1139/2018, Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, Komisijos reglamento (ES) 2015/640, Reglamento (EB) Nr. 1008/2008, Komisijos reglamento (ES) Nr. 139/2014, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1332/2011 ir Komisijos reglamento (ES) 2015/1998, turinį.

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.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

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.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 225-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo, 14 priedo I tomo 17 pakeitimo, 17 priedo 18 pakeitimo ir 9 priedo 29 pakeitimo priėmimo

EUROPOS SAJUNGOS 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 susisiekimasis. 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. ICAO taryboje šiuo metu yra septynių valstybių narių atstovų;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba gali patvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką ir įtraukti juos į Čikagos konvencijos priedus;
- (4) ICAO taryba savo 225-ojoje sesijoje turi priimti Tarptautinės civilinės aviacijos 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimą, 14 priedo I tomo 17 pakeitimą, 17 priedo 18 pakeitimą ir 9 priedo 29 pakeitimą;
- (5) pagrindinis 1 priedo pakeitimo tikslas – sudaryti sąlygas įdiegti elektroninių personalo licencijų sistemą ir taip padidinti efektyvumą;
- (6) pagrindinis 6 priedo I, II ir III dalių pakeitimų tikslas – patobulinti Čikagos konvencijos 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, kad būtų nustatyti atsarginiai aerodromai; įtraukti nuostatas, susijusias su pavojingų krovinių vežimu sraigtasparniais, ir atnaujinti susijusias mokymo nuostatas;

- (7) pagrindinis 14 priedo I tomo pakeitimo, susijusio su bendrosios aviacijos srityje taikomomis gelbėjimo ir gaisro gesinimo nuostatomis, tikslas – pašalinti bendrąją aviaciją iš 14 priedo nuostatų dėl gelbėjimo ir gaisro gesinimo taikymo srities;
- (8) pagrindinis 7 priedo pakeitimo tikslas – palengvinti orlaivių perdavimą iš vienos valstybės į kitą, pritaikant registravimo liudijimo šabloną ir nustatant išregistravimo liudijimo šabloną;
- (9) pagrindinis 8 priedo 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;
- (10) pagrindinis 10 priedo IV tomo pakeitimo tikslas – įdiegti ACAS X sistemą ir sumažinti klaidingų ACAS įspėjimų skaičių;
- (11) pagrindinis 17 priedo 18 pakeitimo tikslas – į 17 priedą įtraukti naujus ir (arba) 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;
- (12) pagrindinis 9 priedo 29 pakeitimo tikslas – pagerinti valstybių pasirengimą būsimums pandemijoms, remiantis COVID-19 pandemijos metu įgyta patirtimi ir 9 priede numatant tinkamą pradinį sveikatos priežiūros srities atsaką į būsimas pandemijas. Šiuo pakeitimu taip pat siekiama kovoti su prekyba žmonėmis, nustatant išsamiai strategijai parengti būtinus standartus. Be to, pakeitime pateikiami nedideli, bet naudingi repatriacijos skrydžių ir neįgalių keleivių vežimo oro transportu pakeitimai, taip pat pataisoma Keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų skirsnio pastaba – patikslinamas terminas „eksportas“;
- (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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimas, 14 priedo I tomo 17 pakeitimas, 17 priedo 18 pakeitimas ir 9 priedo 29 pakeitimas gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1139/2018, Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, Komisijos reglamento (ES) 2015/640, Komisijos reglamento (ES) Nr. 139/2014, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1332/2011 ir Komisijos reglamento (ES) 2015/1998, turinį;
- (14) Sąjungos pozicija ICAO tarybos 225-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje dėl numatomo 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimo, 14 priedo I tomo 17 pakeitimo, 17 priedo 18 pakeitimo ir 9 priedo 29 pakeitimo, išdėstytų valstybėms skirtuose raštuose AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 ir 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, turėtų būti pritarti visiems šiems pakeitimams. Šią poziciją Sąjungos vardu turėtų kartu pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės;

- (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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimą, 14 priedo I tomo 17 pakeitimą, 17 priedo 18 pakeitimą ir 9 priedo 29 pakeitimą, apie kurių priėmimą ICAO generalinis sekretorius turi pranešti taikydamas ICAO valstybėms skirtą raštų procedūrą, turėtų būti nepranešti apie nesutikimą ir pranešti apie tų pakeitimų laikymąsi su sąlyga, kad pakeitimai bus priimti be esminių pakeitimų. Jei Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ICAO turėtų būti pranešta apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir rekomenduojamos praktikos nukrypimo laikotarpiu;
- (16) šią poziciją turėtų pareikšti visos Sąjungos valstybės narės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 225-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje, yra pritarti visiems siūlomiems Čikagos 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimui, 14 priedo I tomo 17 pakeitimui, 17 priedo 18 pakeitimui ir 9 priedo 29 pakeitimui.
2. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių pakeitimų priimtų siūlomą 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, 10 priedo IV tomo 91 pakeitimą, 14 priedo I tomo 17 pakeitimą, 17 priedo 18 pakeitimą ir 9 priedo 29 pakeitimą, nurodytus 1 dalyje, yra, atsakant į atitinkamą ICAO valstybėms skirtą raštą, nepranešti apie nesutikimą ir pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi. Jei Sąjungos teisės aktais nuo priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, ICAO turi būti pranešta apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir rekomenduojamos praktikos.

2 straipsnis

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

1 straipsnio 2 dalyje nurodytą poziciją pareiškia visos valstybės narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*