



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 225. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v zvezi s predvidenim sprejetjem spremembe 178 Priloge 1, spremembe 47 Priloge 6, del I, spremembe 40 Priloge 6, del II, spremembe 24 Priloge 6, del III, spremembe 7 Priloge 7, spremembe 109 Priloge 8, spremembe 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembe 17 Priloge 14, zvezek I, spremembe 18 Priloge 17 in spremembe 29 Priloge 9 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi:

- (i) stališča, ki naj se v imenu Unije zastopa na 225. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v zvezi s predvidenim sprejetjem spremembe 178 Priloge 1, spremembe 47 Priloge 6, del I, spremembe 40 Priloge 6, del II, spremembe 24 Priloge 6, del III, spremembe 7 Priloge 7, spremembe 109 Priloge 8, spremembe 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembe 17 Priloge 14, zvezek I, spremembe 18 Priloge 17 in spremembe 29 Priloge 9 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, ter
- (ii) stališča, ki naj se v imenu Unije zastopa, potem ko ICAO napove sprejetje spremembe 178 Priloge 1, spremembe 47 Priloge 6, del I, spremembe 40 Priloge 6, del II, spremembe 24 Priloge 6, del III, spremembe 7 Priloge 7, spremembe 109 Priloge 8, spremembe 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembe 17 Priloge 14, zvezek I, spremembe 18 Priloge 17 in spremembe 29 Priloge 9 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu v posameznih dopisih, s katerimi države pogodbenice pozove k priglasitvi njihovega nestrinjanja s sprejetimi ukrepi, morebitnih razlik v primerjavi z njimi ali njihovega izpolnjevanja.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu

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

Vse države članice EU so pogodbenice Čikaške konvencije.

2.2. Mednarodna organizacija civilnega letalstva

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

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

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

V skladu s členom 90 Čikaške konvencije vsaka taka priloga ali vsaka sprememba priloge začne veljati v treh mesecih po njeni predložitvi državam pogodbenicam ICAO ali po izteku daljšega časovnega obdobja, ki ga morda predpiše Svet ICAO, razen če medtem večina držav pogodbenic ICAO sporoči svoje nestrinjanje.

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

V skladu s členom 38 Čikaške konvencije vsaka država, ki meni, da ne more v celoti spoštovati takega mednarodnega standarda ali postopka ali v celoti uskladiti svojih predpisov

ali praks s takim mednarodnim standardom ali postopkom, ali meni, da mora sprejeti predpise in prakse, ki se v nekaterih pogledih razlikujejo od tistih, predpisanih v mednarodnih standardih, ICAO takoj obvesti o razlikah med lastno prakso in prakso, ki jo določa mednarodni standard.

2.3. Predvideni akti ICAO in njihova povezava z veljavnimi pravili Unije

Svet ICAO naj bi na 225. ali katerem koli poznejšem zasedanju sprejel:

- spremembo 178 Priloge 1 v zvezi s splošnim priznavanjem elektronskih licenc osebja;
- spremembo 47 Priloge 6, del I, v zvezi z operacijami s podaljšanim časom preusmeritve (EDTO), rešilnimi jopiči za dojenčke, sistemi za opozarjanje na bližino tal, sistemi za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze in operativnimi kreditnimi točkami;
- spremembo 40 Priloge 6, del II, v zvezi z operativnimi kreditnimi točkami ter sorazmernimi določbami o reševanju in gašenju požarov za splošno letalstvo;
- spremembo 24 Priloge 6, del III, v zvezi z operativnimi kreditnimi točkami, nevarnim blagom in nadomestnimi aerodromi na morju za helikopterske operacije z dolgim dosegom;
- spremembo 7 Priloge 7 v zvezi z registracijo, odjavo registracije in prenosom registracije zrakoplova;
- spremembo 109 Priloge 8 v zvezi s pristojnostmi držav v primeru sprememb in popravil, ki jih izvajajo tretje strani, določbami o gašenju požarov v prtljažnem prostoru ter vzdrževalnimi deli na zrakoplovih, ki niso registrirani v državi, ki je izdala potrdilo o odobritvi organizacije za vzdrževanje;
- spremembo 91 Priloge 10, zvezek IV, v zvezi z uvedbo sistema za izogibanje trčenjem v zraku X (ACAS X) ter zmanjšanjem pojavov lažnih opozoril sistema ACAS v zrakoplovih, opremljenih s trenutnim sistemom ACAS s hibridno zmogljivostjo za nadzor;
- spremembo 17 Priloge 14, zvezek I, v zvezi z reševanjem in gašenjem za splošno letalstvo;
- spremembo 18 Priloge 17, ki izhaja iz pregleda Priloge 17, ki je bil opravljen na dvaintridesetem sestanku odbora za varnost letalstva (AVSECP/32), ki je potekal od 31. maja do 4. junija 2021;
- spremembo 29 Priloge 9 v zvezi z izbruhi zdravstvenih težav v letalstvu in bojem proti trgovini z ljudmi, ki temelji na priporočilih dvanajstega sestanka odbora za poenostavitve (FALP/12), ki je potekal od 13. do 23. julija 2021

(v nadaljnjem besedilu: predvideni akti).

Cilji predvidenih aktov so:

Sprememba 178 Priloge 1

Uvedba poglavja 5 – Specifikacije za licence osebja v Prilogo 1 glede izvajanja sistema elektronskih licenc osebja za izboljšanje učinkovitosti in splošnega priznavanja takih licenc.

Sprememba naj bi se predvidoma začela uporabljati 3. novembra 2022.

Sprememba 47 Priloge 6, del I

V zvezi z operacijami s podaljšanim časom preusmeritve (EDTO) sprememba poglavja 4 in črtanje celotnega Dodatka C. Sprememba je povezana s sistemi, pomembnimi za EDTO, njen namen pa je pojasniti, da najbolj omejujoča omejitev glede dolžine preusmeritve pri EDTO ne sme biti presežena in da je to treba upoštevati pri odpremi. Ker je Dodatek C gradivo s smernicami, se ta črta, ker Priročnik o EDTO (Doc 10085) vsebuje popoln sklop smernic o EDTO.

V zvezi z rešilnimi jopiči za dojenčke uvedba nove opombe v Prilogo 6, del I, z dodatnimi smernicami za prevažanje rešilnih jopičev za dojenčke. Države pogodbenice niso pravno zavezane k priglasitvi izpolnjevanja opomb ali razlik v primerjavi z njimi.

V zvezi s sistemi za opozarjanje na bližino tal (GPWS) na podlagi pregleda nedavnih nesreč nadgradnja obstoječega priporočila na standard v Prilogi 6, del I, v zvezi s sistemi za opozarjanje na bližino tal za zrakoplove z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj in z dovoljenjem za prevoz več kot pet in največ devet potnikov.

V zvezi s sistemi za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze (ROAAS) uvedba novega standarda skupaj z novimi opredelitvami v poglavju 1, v skladu s katerim se zahteva uporaba ROAAS za zrakoplove za komercialni zračni prevoz na podlagi predhodne namestitve.

Sprememba 47 Priloge 6, del I, sprememba 40 Priloge 6, del II, in sprememba 24 Priloge 6, del III, v zvezi z aerodromskimi operativnimi minimumi na podlagi zmogljivosti (PBAOM) in zapisovalniki letov

Kar zadeva operativne kreditne točke v okviru letaliških operativnih minimumov na podlagi zmogljivosti, ta koncept ponuja možnost operativnih kreditnih točk, tj. uporabe nižjih minimumov na podlagi zmogljivosti kopenske infrastrukture in sistemov zrakoplovov.

Eden od namenov sprememb Priloge 6 je med drugim preprečiti navedbe določenih sistemov, kot so sistemi za izboljšanje vidnosti (EVS) in elektrooptični polprosojni zasloni (HUD), ter zagotoviti, da bo besedilo bolj generično in tehnološko nevtrarno, da se omogoči nadaljnji razvoj na tem področju. Dodatna sprememba je uvedba opredelitev osnovnega in naprednega zrakoplova, pri čemer ima napredni zrakoplov dodatno opremo poleg tiste, ki se zahteva za njegovo delovanje v primerjavi z osnovnim zrakoplovom, ki ima samo potrebno opremo in zato ni upravičen do morebitnih operativnih kreditnih točk. Ta sprememba je prva stopnja pri uvedbi koncepta letaliških operativnih minimumov na podlagi zmogljivosti (PBAOM) v komercialne operacije, da se olajša razumevanje tega koncepta in omogoči bolj generično besedilo standardov.

Hkrati se črta Dodatek H k Prilogi 6, del I, ker so informacije o uporabi sistemov za avtomatsko pristajanje, elektrooptičnih polprosojnih zaslonov in sistemov za izboljšanje vidnosti sedaj vsebovane v Priročniku o operacijah v vseh vremenskih razmerah (Doc 9365). Države pogodbenice niso pravno zavezane k priglasitvi izpolnjevanja smernic ali razlik v primerjavi z njimi.

V zvezi z zapisovalniki letov sprememba obstoječih standardov v Prilogi 6, da se uvedejo zahteve za proizvajalce in monterje sistemov zapisovalnikov letov za zagotovitev informacij, potrebnih za ohranjanje uporabnosti zapisovalnikov letov. Z zahtevami se pojasnjujejo tudi časovni presledki naloge vzdrževanja, ki veljajo za zapisovalnik podatkov o letu.

Sprememba 40 Priloge 6, del II, in sprememba 17 Priloge 14, zvezek I, v zvezi z določbami o reševanju in gašenju požarov za splošno letalstvo

Za uvedbo novega priporočila v Prilogo 6, del II, oddelek 2 (Operacije splošnega letalstva), in novih standardov v Prilogo 6, del II, oddelek 3 (Velika in turboreaktivna letala), ter v Prilogo 14, zvezek I, poglavje 9.

V zvezi s Prilogo 6, del II, oddelka 2 in 3, jasna opredelitev potrebe, da operator upošteva razpoložljivost objektov in storitev za reševanje in gašenje požarov na aerodromu predvidene operacije.

Predlog priporočila v Prilogi 6, del II, oddelek 2, omogoča prizadetim operatorjem splošnega letalstva (v sistemu EU operatorjem nekomercialnih operacij), da ocenijo primernost aerodroma predvidene operacije ter v to oceno vključijo razpoložljivost objektov za reševanje in gašenje požarov. V primeru operatorjev, zajetih s Prilogo 6, del II, oddelek 3 (v sistemu EU operatorjev nekomercialnih operacij), ki morajo imeti uveden sistem upravljanja varnosti, bi bilo treba potrebo po upoštevanju ustreznih objektov za reševanje in gašenje požarov pri izbiri aerodroma za operacijo obravnavati v okviru operatorjevega sistema upravljanja varnosti.

Hkrati ICAO predlaga izključitev splošnega letalstva iz določb o reševanju in gašenju požarov iz Priloge 14 – Aerodromi, zvezek I – Zasnova aerodroma in operacije. Nekatere države razlagajo trenutno besedilo tako, kot da morajo vsi aerodromi, ne glede na velikost in vrsto operacij, imeti namenske objekte za reševanje in gašenje požarov. Za manjše aerodrome, ki so izključno namenjeni za splošno letalstvo, se s tem ustvarja veliko breme, saj je privedlo do omejitev obratovalnega časa ali celo do zaprtja aerodroma. Začasno zaprtje ali omejen obratovalni čas letališč je sam po sebi tvegan, zlasti za zrakoplove splošnega letalstva, ki so bolj omejeni glede vrst goriva, pogosto omejeni na dnevne operacije ter bolj odvisni od vremenskih razmer. Trenutna zahteva glede reševanja in gašenja požarov ni sorazmerna, zlasti ker zaradi manjše mase, nižje vzletne in pristajalne hitrosti manjših zrakoplovov splošnega letalstva ter njihove omejene prostornine goriva ni verjetno, da se bo zgodila nesreča pri vzletu ali pristajanju, zaradi katere bi bila potrebna gasilska brigada letališča.

Sprememba 24 Priloge 6, del III

V zvezi z nadomestnimi aerodromi na morju za helikopterske operacije z dolgim dosegom spremembe standardov in priporočenih praks za odpravo trenutne priporočene prakse o neuporabi nadomestnih aerodromov na morju na sovražnih območjih. Operator mora sedaj upoštevati vse ustrezne dejavnike, kadar se odloča o njihovi uporabi. Sprememba operatorju omogoča, da načrtuje nadomestni aerodrom na morju na sovražnem območju, za kar mora izvesti oceno tveganja. Namen je, da operator varno in učinkovito upravlja optimiziran koristni tovor ob upoštevanju zahtev glede goriva, obsega in preusmeritve ter ob ohranjanju najmanj enakovredne ravni varnosti, kot je navedena v veljavni določbi.

V zvezi s prevozom nevarnega blaga s helikopterjem vključitev novega poglavja 12 v Prilogo 6, del III. V delu III trenutno ni ustreznih standardov, zlasti glede določb v zvezi z odgovornostmi države operatorja. Take določbe so potrebne, da se obravnava varen nadzor operacij z nevarnim blagom in pojasnijo zahteve za operatorje, ki nimajo dovoljenja za prevoz nevarnega blaga. Določbe temeljijo na tistih, ki so bile vključene v Prilogo 6, del I, in so bile prilagojene za Prilogo 6, del III. Te določbe so skladne s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (Doc 9284, Tehnična navodila).

Spremembe Priloge 6, deli I, II in III, ter Priloge 14, zvezek I, se bodo predvidoma začele uporabljati 3. novembra 2022.

Sprememba 7 Priloge 7

Za olajšanje prenosa zrakoplova iz ene države v drugo, uskladitev sedanje prakse ter spodbujanje preglednosti in doslednosti pri izmenjavi podatkov o lastništvu zrakoplova med državami.

V zvezi z registracijo zrakoplova sprememba potrdila o registraciji, da je možno navesti, ali se izda lastniku ali operatorju zrakoplova ali drugemu subjektu. Namen te spremembe je upoštevati sedanje poslovne prakse v letalski industriji, npr. zakup, pri katerem zrakoplov upravlja drug subjekt kot lastnik zrakoplova.

V zvezi z odjavo registracije zrakoplova uvedba zahteve za izdajo potrdila o odjavi registracije zrakoplova, kadar se registracija zrakoplova odjavi. Zdaj oblika obvestila ali potrdila o odjavi, ki ju izdaja več držav, ni standardizirana kakor tudi ne podatki, navedeni v njih, kar povzroča zamude pri registraciji.

Sprememba 7 Priloge 7 naj bi se predvidoma začela uporabljati 2. novembra 2023. Določbe v zvezi s potrdilom o registraciji pa naj bi se začele uporabljati 26. novembra 2026.

Sprememba 109 Priloge 8

Sprememba standardov in priporočenih praks v Prilogi 8 z namenom večje jasnosti in zagotovitve, da bodo države, ki odobrijo morebitne spremembe in popravila (tj. države projektiranja spremembe), jasno razumele svojo odgovornost za stalno plovnost, ter pojasnitve projektivnih zmogljivosti za gašenje požarov v prtljažnem prostoru v velikih letalih, helikopterjih in manjših letalih. Dodana je še opomba s pojasnilom, da predlagane določbe v delu II, poglavje 6, organizaciji za vzdrževanje ne preprečujejo, da bi izvajala vzdrževanje zrakoplova, ki ni registriran v državi, ki je izdala potrdilo o odobritvi organizacije za vzdrževanje, ter zrakoplova brez registracije. Države pogodbenice niso pravno zavezane k priglasitvi izpolnjevanja opomb ali razlik v primerjavi z njimi.

Datum začetka uporabe spremembe 109 Priloge 8 je 3. november 2022.

Sprememba 91 Priloge 10, zvezek IV

Sprememba obstoječih standardov in priporočenih praks v Prilogi 10, zvezek IV, za uvedbo sistema za izogibanje trčenjem v zraku X (ACAS X) za izboljšanje varnosti, zmanjšanje nepotrebnih opozoril, prilagoditev novih postopkov in omogočitev uporabe drugih virov nadzora v podporo novim tipom zrakoplovov ter za zmanjšanje pojavov lažnih opozoril sistema ACAS. Sprememba naj bi se predvidoma začela uporabljati 3. novembra 2022.

Sprememba 18 Priloge 17

Uvedba novih in/ali sprememba obstoječih standardov in priporočenih praks v Prilogi 17 k Čikaški konvenciji v zvezi z varnostno kulturo, programi varovanja operatorjev zrakoplovov, metodami za odkrivanje eksplozivov v oddani prtljagi in nacionalnimi programi nadzora kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva. Sprememba 18 naj bi se predvidoma začela uporabljati novembra 2022.

Sprememba 29 Priloge 9

Predlagana sprememba 29 Priloge 9 med drugim vključuje nove in/ali revidirane določbe o izrednih razmerah v javnem zdravju, varnosti potovanj in dokazilih o zdravju, reševalnih in repatriacijskih letih, olajšanju letalskega prevoza invalidnih oseb, pomoči žrtvam letalskih nesreč in njihovim družinam, trgovini z ljudmi ter manjšo spremembo v opombi k evidenci podatkov o potnikih za pojasnitev izraza „push“.

Zlasti kar zadeva zdravje, je Odbor za zračni prevoz 15. aprila 2020 (C-DEC 219/3) odobril opredelitev pristojnosti delovne skupine z mandatom za pregled vseh standardov in priporočenih praks v zvezi z zdravjem iz Priloge 9 ter ustreznih smernic, za oblikovanje predlogov za nove ali revidirane določbe Priloge 9 in pripravo ustreznih smernic. S tem naj bi se zagotovili učinkoviti ukrepi ICAO, ki naj bi jih države uvedle prek organov za letalstvo, z zahtevami za operatorje zrakoplovov in letališč ter druge deležnike.

Delovna skupina je pri razmisleku o vključitvi novih in revidiranih standardov in priporočenih praks v zvezi z zdravjem predlagala nove opredelitve in spremembe poglavja 1 (dezinfekcija in dezinfekcija zrakoplovov), poglavja 6 (o načrtih aerodromov za ukrepanje v izrednih zdravstvenih razmerah) in poglavja 8 (o zbiranju zdravstvene dokumentacije in spodbujanju digitalnih rešitev, kadar je to mogoče) ter dosegla soglasje o uvedbi novega poglavja (poglavja 10) v Prilogo 9 – Poenostavitve. Namen novega poglavja 10 je razvrstiti nove in revidirane standarde in priporočene prakse v zvezi z zdravjem ter med drugim prenesti nekatere obstoječe standarde in priporočene prakse v zvezi z zdravjem iz drugih poglavij Priloge 9 v predlagano novo poglavje 10. To poglavje bo zajemalo tri oddelke: A. Mednarodni zdravstveni pravilnik in povezani ukrepi, B. Inšpekcijski pregledi zdravstvene dokumentacije in C. Preprečevanje in zmanjševanje nalezljivih bolezni. Vendar delovna skupina zaradi intenzivnega dela na novih in revidiranih standardih in priporočenih praksah ter časovnih omejitev ni mogla razvrstiti standardov in priporočenih praks v skupine, da bi v celoti oblikovala novo poglavje 10.

Odbor za poenostavitve je na svojem 12. sestanku pregledal in v svoje končno poročilo vključil priporočila delovne skupine ter standarde in priporočene prakse, ki jih je predlagala, z dodatnimi opombami. Nekateri standardi in priporočene prakse so bili med sestankom odbora spremenjeni, o čemer je bilo na koncu med udeleženci doseženo soglasje. Razprave so zajemale politiko sledenja stikov ter status zdravstvene dokumentacije ob vstopu ali v tranzitu. Hkrati se je odbor strinjal o uvedbi manjših sprememb k obrazcu za lokalizacijo potnikov.

Obenem je delovna skupina odbora za poenostavitve ICAO na področju trgovine z ljudmi oblikovala celovito strategijo. Ta med drugim zajema razvoj smernic in pomoč državam članicam pri:

- a) oblikovanju in izvajanju celovite strategije v zvezi s poenostavitvami za boj proti trgovini z ljudmi v civilnem letalstvu ter
- b) vzpostavitvi politik in protokolov v zvezi z odzivanjem na domnevne incidente trgovine z ljudmi, ki vključujejo jasne zahteve glede poročanja organom kazenskega pregona, odzivanja na primere morebitne trgovine z ljudmi ter usklajevanja med različnimi državnimi agencijami, med državami in z deležniki (vključno z letališči in letalskimi prevozniki).

Ta celovita strategija dopolnjuje obstoječe politike, smernice in druge vire ICAO glede preprečevanja trgovine z ljudmi, ki so bili razviti kot pomoč letalskemu sektorju v prizadevanjih za preprečevanje trgovine z ljudmi, vključno s splošno resolucijo, dvema priporočenima praksama, smernicami za usposabljanje in poročanje, programom usposabljanja ter raziskavo med državami članicami.

Novosti, predstavljene v spremembi 29, naj bi se predvidoma začele uporabljati novembra 2022.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1. Glavne spremembe in njihova povezava z veljavnimi pravili Unije

Sprememba 178 Priloge 1 v zvezi s splošnim priznavanjem elektronskih licenc osebja

V odziv na priporočila, dana na 39. zasedanju Skupščine ICAO, je Sekretariat ICAO analiziral izvedljivost razvoja standardov v Prilogi 1 – Licenciranje osebja za izvajanje sistema elektronskega licenciranja osebja s ciljem povečanja varnosti in učinkovitosti. Ta analiza je pokazala, da je sprememba Priloge 1, ki omogoča neobvezno uporabo elektronskih licenc osebja, izvedljiva, če je posebna pozornost namenjena preprečitvi nalaganja

neupravičenega bremena drugim državam, ki bi morale preverjati verodostojnost in veljavnost licence. Ustanovljena je bila delovna skupina za elektronske licence osebja (EPL-TF), njena naloga pa je med drugim, da pregleda analizo, ki jo je opravil Sekretariat ICAO, in pripravi predlog določb, s katerimi bi se skrbno proučilo sprejemanje elektronskih licenc v drugih državah.

Z državami članicami je potekalo posvetovanje o predlaganih spremembah z dopisom ICAO AN 12/1.1.25-20/112, vključno s predlogi za spremembo Priloge 1 k Čikaški konvenciji.

Spremembe, ki so bile prvotno predlagane v dopisu AN 12/1.1.25-20/112, se nanašajo na uvedbo elektronskih licenc osebja na avtonomnih mobilnih napravah z vizualnim elektronskim prikazom poleg licenc, izdanih na papirju prvovrstne kakovosti ali drugem primernem materialu, vključno s plastičnimi karticami.

Na podlagi priporočila EASA v dopisu AN 12/1.1.25-20/112 so številne države EU priznale ustrezne prednosti, ki jih prinaša elektronska licenca, in ne predvidevajo posebnih slabosti.

Predvidene spremembe bi lahko odločilno vplivale na vsebino zakonodaje EU, in sicer na Uredbo Komisije (EU) št. 1178/2011¹ in Uredbo Komisije (EU) 2015/340². V zakonodajo EU bo treba uvesti nove standarde in priporočene prakse ICAO za spremembo veljavnega pravnega okvira, da bi se uredili oblika, vrsta in certificiranje avtonomnih mobilnih naprav z vizualnim elektronskim prikazom ter možnost dostopa do ustreznih podatkov s povezavo do spleta ali brez nje ob hkratnem varstvu celovitosti, zasebnosti in varnosti osebnih podatkov.

Sprememba 47 Priloge 6, del I, sprememba 40 Priloge 6, del II, sprememba 24 Priloge 6, del III, in sprememba 17 Priloge 14, zvezek I

Spremembo 47 Priloge 6, del I, o operacijah s podaljšanim časom preusmeritve (EDTO) bi bilo treba prenesti v Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012³.

Sprememba 47 Priloge 6, del I, v zvezi z rešilnimi jopiči za dojenčke ustreza obstoječim pravilom v Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012, ki obravnava opremljenost in shranjevanje rešilnih jopičev ali enakovrednih napihljivih naprav za dojenčke. Enako velja za sisteme za opozarjanje na bližino tal (GPWS). EASA je predložila informacije v podporo analizi stroškov in koristi, ki jo je izvedla ICAO. Z analizo je bilo ugotovljeno pozitivno razmerje med stroški in koristmi za spremembo na podlagi predhodne namestitve, ni pa bilo zadostno, da bi upravičilo naknadno opremljanje. Spremembe pravil EU ne bodo potrebne.

Sprememba 47 Priloge 6, del I, v zvezi s sistemi za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze (ROAAS) ustreza obstoječim pravilom iz Uredbe Komisije (EU) 2015/640⁴. Spremembe pravil EU ne bodo potrebne.

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

² Uredba Komisije (EU) 2015/340 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (UL L 63, 6.3.2015, str. 1).

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

Sprememba 47 Priloge 6, del I, sprememba 40 Priloge 6, del II, in sprememba 24 Priloge 6, del III, v zvezi z operativnimi kreditnimi točkami v okviru aerodromskih operativnih minimumov na podlagi zmogljivosti (PBAOM) ustrezajo obstoječim pravilom iz Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012. Spremembe pravil EU ne bodo potrebne.

Sprememba 47 Priloge 6, del I, sprememba 40 Priloge 6, del II, in sprememba 24 Priloge 6, del III, v zvezi z zapisovalniki letov. Preiskave nesreč in resnih incidentov s strani več držav so bile ovirane, ker se ni ohranjala uporabnost sistemov zapisovalnikov letov (sistema zapisovalnika podatkov o letu in/ali sistema zapisovalnika zvoka v pilotski kabini), nameščenih na zadevnih zrakoplovih. Zato so se pojavljale težave pri datotekah z zapisi, pridobljenih iz zapisovalnikov letov (kot so manjkajoče informacije, neveljavne vrednosti parametrov ali nerazumljivi zvočni posnetki). Med dejavniki, ki prispevajo k tej težavi, so pogosto nepopolne informacije o ohranjanju uporabnosti sistemov zapisovalnikov letov. Operatorji morajo zagotavljati stalno uporabnost sistemov zapisovalnikov letov, vendar brez ustreznih informacij te zahteve ne morejo izpolniti.

S predlogi iz dopisa ICAO SP 55/4-20/94 se spreminjajo standardi ICAO v Dodatku 8 k Prilogi 6, del I, Dodatku 2.3 k Prilogi 6, del II, in Dodatku 4 k Prilogi 6, del III. S temi predlogi:

1. se spreminjajo standardi ICAO, ki se uporabljajo za proizvajalce sistemov zapisovalnikov letov, in uvajajo standardi ICAO, ki veljajo za monterje sistemov zapisovalnikov letov, pri tem pa je cilj zahtevati, da te organizacije zagotovijo zadostne informacije, da lahko operatorji ohranjajo uporabnost zapisovalnikov letov;
2. se spreminjajo standardi ICAO, ki veljajo za nalogo vzdrževanja zapisovalnika podatkov o letu (t. i. kalibriranje zapisovalnika podatkov o letu), da bi se pojasnili časovni presledki naloge.

V priporočilu za odgovor na ta dopis, ki je bilo poslano državam članicam EU, je EASA podprla namen predlaganih sprememb, opisan v točki 1, vendar je predlagala nekatere spremembe njihovega besedila. Kar zadeva točko 2, je EASA pripomnila, da bi bilo treba enega od standardov ICAO, za katerega so bile predlagane spremembe, raje črtati.

Dvanajst držav članic EU je analizo in pripombe EASA ponovilo v svojem odgovoru na dopis ICAO SP 55/4-20/94. Druge države članice EU na ta dopis niso odgovorile.

Po preučitvi dopisa SP 55/4-20/94 je Sekretariat ICAO sprejel neuredniške spremembe, ki so jih predlagale EASA in države članice EU, razen standarda ICAO, za katerega je EASA predlagala, naj se črta. Predvidene spremembe ne bodo vplivale na uredbe EU, temveč bodo najverjetneje privedle do spremembe nekaterih sprejemljivih načinov usklajevanja za pravila za letalske operacije in/ali manjših sprememb k certifikacijskim specifikacijam (CS-ETSO, CS-25 in CS-29).

Sprememba 40 Priloge 6, del II, in sprememba 17 Priloge 14, zvezek I, v zvezi z določbami o reševanju in gašenju požarov za splošno letalstvo bi morali biti preneseni v Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 oziroma Uredbo Komisije (EU) št. 139/2014⁵.

⁴ Uredba Komisije (EU) 2015/640 z dne 23. aprila 2015 o dodatnih plovnostnih specifikacijah za posamezno vrsto operacij in o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 (UL L 106, 24.4.2015, str. 18).

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

V spremembi 24 Priloge 6, del III, v zvezi z nadomestnimi aerodromi na morju za helikopterske operacije z dolgim dosegom so predlagana varnostna merila in potreba po odobritvi. Ti predlogi ustrezajo pravilom iz Uredbe Komisije (ES) št. 965/2012. Spremembe predpisov EU ne bodo potrebne.

Sprememba 24 Priloge 6, del III, v zvezi z nevarnim blagom ne zahteva sprememb uredb EU, ker se Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 neposredno nanaša na Prilogo 18 ICAO in povezana Tehnična navodila.

Sprememba 7 Priloge 7 v zvezi z registracijo, odjavo registracije in prenosom registracije zrakoplova

Sprememba 7 Priloge 7 določa načine izvajanja registracije zrakoplova s prilagoditvijo predloge potrdila o registraciji in uvedbo predloge potrdila o odjavi registracije.

Medtem ko pravo EU zdaj ne ureja potrdil o registraciji ali odjavi registracije zrakoplova, se sprememba 7 Priloge 7 nanaša na področje, ki ga zajema Uredba (ES) št. 1008/2008⁶, ki vzpostavlja splošni okvir za registracijo zrakoplovov na ravni EU. Načelo, na katerem temelji sprememba 7 Priloge 7 za lažji prenos zrakoplova iz ene države v drugo, ustreza pravilom iz Uredbe (ES) št. 1008/2008.

Sprememba 109 Priloge 8 v zvezi s pristojnostmi držav v primeru sprememb in popravil, ki jih izvajajo tretje strani

S spremembo Priloge 8, del I in del II, poglavje 4, se pojasnjujejo pristojnosti države projektiranja spremembe in se ta ustrezno ločuje od prvotne države projektiranja ali izdelave zrakoplova, motorja ali propelerja. To vključuje prejemanje in vrednotenje informacij o okvarah ter razvoj in razširjanje obveznih informacij o stalni plovnosti. Novi standardi in priporočene prakse so omejeni samo na pojasnjevanje odgovornosti za obvezne informacije o stalni plovnosti, saj sta v obstoječih standardih in priporočenih praksah že zahtevana projektiranje in/ali izdelava teh sprememb in/ali popravil, ki morata biti sprejemljiva za državo registracije zadevnega zrakoplova.

Sistem, v okviru katerega lahko EASA izpolnjuje svojo odgovornost (kot država projektiranja ali kot država projektiranja spremembe), je že določen v Uredbi Komisije (EU) št. 748/2012⁷. Ta sistem vključuje prejemanje in vrednotenje informacij o okvarah ter razvoj in razširjanje obveznih informacij o stalni plovnosti.

Sprememba 109 Priloge 8 v zvezi z določbami o gašenju požarov v prtljažnem prostoru

S spremembo se pojasnjujejo projektivne zmogljivosti za gašenje požarov v prtljažnem prostoru v velikih letalih. S to spremembo se ne uvajajo nove zahteve za obstoječo floto. Namesto tega se besedilo usklajuje z zahtevami v veljavnih plovnostnih kodah držav projektiranja, ki so že bile sprejete za obstoječo floto, ter se uporablja za nove projektirane zrakoplove.

⁶ Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

⁷ Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).

Ti predlagani standardi in priporočene prakse ne vplivajo na Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012, saj so povezane zahteve že vključene v certifikacijsko specifikacijo (CS-25 „Velika letala“), ki jo je EASA izdala v skladu s točko 3 člena 76 Uredbe (EU) 2018/1139.

Hkrati se s spremembo uvajajo nove določbe, s katerimi se zahteva (za velika letala) ter priporoča (za helikopterje in manjša letala), da nosilec odobritve projekta operatorju zagotovi informacije o zmogljivostih protipožarnega varstva v prtljažnem prostoru, kot so potrjene za nove produkcijske zrakoplove in nove projektirane zrakoplove. EASA je sodelovala pri pripravi teh novih standardov in priporočenih praks ter meni, da bodo operatorjem v pomoč pri določitvi omejitev sistemov gašenja požarov v prtljažnem prostoru določenih letal.

Ti novi standardi in priporočene prakse bodo vplivali na Uredbo Komisije (EU) 2015/640. EASA namerava določiti skupino za oblikovanje predpisov, ki bi prenesla te standarde in priporočene prakse, ko jih bo Svet ICAO sprejel.

Sprememba 91 Priloge 10, zvezek IV

Po datumu začetka uporabe bo na voljo mešana flota zrakoplovov, opremljenih s sistemom ACAS X oziroma TCAS 7.1, ki bi morala biti kompatibilna z zemeljskimi sistemi. ICAO bo morala podrobneje ugotoviti in opredeliti učinek take mešano opremljene flote na izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. Čeprav to v prejšnjem dopisu ni zajeto, bi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa morali za olajšanje preiskav incidentov posodobiti svoj zemeljski sistem za pridobitev številke dela programske opreme sistema za izogibanje trčenjem v zraku (ACAS). Hkrati bodo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki uporabljajo navodila za izogib, morda morali prilagoditi dekodiranje poročil z navodili za izogib, in sicer glede na to, katere podrobne informacije iz poročila z navodili za izogib so prikazane njihovim kontrolorjem. Ker obstajajo razlike med delovanjem sistemov ACAS II in ACAS Xa, je treba učinek takih razlik podrobneje opredeliti v Priročniku o sistemu ACAS (Doc 9863).

Za operatorje zrakoplovov bo učinek omejen, saj je uvedba opreme ACAS X neobvezna. Glavne razlike pri sistemu ACAS X so v programski opremi sistema za izogibanje trčenjem in virih nadzornih podatkov. Ker je algoritem izogibanja za pilota pregleden in ker je verjetnost, da bo pilot prejel navodilo za izogib sistema ACAS II manjša, postopki pa ostajajo isti, je mogoče skleniti, da usposabljanje morda ne bo potrebno. V možnih konfliktnih razmerah, v katerih je posredovanje sistema za izogibanje trčenjem v zraku (ACAS) potrebno, bo sistem ACAS Xa zagotovil navodila za izogib s podobnimi, vendar ne identičnimi časovnimi nastavitvami, trajanjem in sosledjem opozoril kot pri različici TCAS II 7.1. Ker naj bi ta optimizirana varnostna programska oprema predvidoma zmanjšala število nepotrebnih opozoril v nekonfliktnih razmerah, navodila za izogib sistema ACAS Xa morda ne bodo izdana pod istimi pogoji kot pri različici TCAS II 7.1.

Ker so med sistemom ACAS II s programsko opremo sistema za izogibanje trčenjem različice 7.1 in sistemom ACAS Xa (kljub istim postopkom) razlike v delovanju, bi jih bilo treba ustrezno evidentirati. Dejansko je v spremembi navedeno, da so smernice v zvezi s sistemi, združljivimi s TCAS 7.1, in sistemi, združljivimi z ACAS X, vsebovane v Priročniku o sistemu za izogibanje trčenjem v zraku (ACAS) (Doc 9863). Vendar spremembe Priročnika o ACAS (Doc 9863) do danes niso bile dokončane.

Posodobiti bi bilo treba evropski regulativni okvir, da bi vključeval uporabo sistema ACAS X.

Med uredbami in/ali povezanimi smernicami, na katere bodo spremembe vplivale, sta Uredba Komisije (EU) št. 1332/2011⁸ o določitvi pogojev uporabe skupnega zračnega prostora in operativnih postopkov za izogibanje trčenj v zraku in Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah. Spremembe bodo morda vplivale tudi na druge uredbe ter njihove zadevne sprejemljive načine usklajevanja in smernice. Posodobiti bi bilo treba tudi certifikacijsko specifikacijo EASA za zračne komunikacije, navigacijo in nadzor (CS-ACNS) ter certifikacijske specifikacije za odredbe o evropskem tehničnem standardu (CS-ETSO).

Sprememba 18 Priloge 17

Odbor ICAO za varnost letalstva je na svojem dvaintridesetem sestanku, ki je potekal prek spleta od 31. maja do 4. junija 2021, pregledal Prilogo 17. Svet ICAO je na enajstem sestanku 223. zasedanja 25. junija 2021 obravnaval predstavljene predloge za spremembo Priloge 17. Generalni sekretar ICAO je države obvestil o predlogu za spremembo 18 Priloge 17 v dopisu AS 8/2.1-21/48 z oznako zaupno z dne 20. julija 2021.

S predlaganimi spremembami se uvajajo novi in/ali spreminjajo obstoječi standardi in priporočene prakse iz Priloge 17 v zvezi z varnostno kulturo, programi varovanja operatorjev zrakoplovov, metodami za odkrivanje eksplozivov v oddani prtljagi in nacionalnimi programi nadzora kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva.

Za večino novih ali revidiranih določb, uvedenih s spremembo 18 Priloge 17, ne bodo potrebne spremembe zakonodaje Unije, saj so že njen del. Za en nov standard na področju preventivnih varnostnih ukrepov pa bo potrebna sprememba Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1998⁹. S tako spremembo se bo zagotovilo, da bodo postopki za obravnavo neznane prtljage razširjeni tudi na sumljive predmete.

Sprememba 29 Priloge 9

Za večino novih ali revidiranih določb, predlaganih s spremembo 29 Priloge 9, ne bodo potrebne spremembe zakonodaje Unije, saj slednja že obravnava te standarde. Kar zadeva del o trgovini z ljudmi, nacionalna zakonodaja v zvezi s prevozom vključuje Okvirni sklep Sveta Evropske unije iz leta 2002 o krepitvi kazenskega okvirja na področju preprečevanja nudenja pomoči pri nedovoljenem vstopu, tranzitu in prebivanju¹⁰, Konvencijo Sveta Evrope o ukrepanju proti trgovini z ljudmi iz leta 2005¹¹ ter Direktivo Evropske unije iz leta 2011 o preprečevanju trgovine z ljudmi in boju proti njej ter zaščiti njenih žrtev¹². Kar zadeva evidenco podatkov o potnikih, je bilo spremenjeno zgolj pojasnilo k opredelitvi izraza „push“. Ti elementi so že zajeti v Direktivi 2016/681 o uporabi podatkov iz evidence podatkov o

⁸ Uredba Komisije (EU) št. 1332/2011 z dne 16. decembra 2011 o določitvi pogojev uporabe skupnega zračnega prostora in operativnih postopkov za izogibanje trčenj v zraku (UL L 336, 20.12.2011, str. 20).

⁹ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 z dne 5. novembra 2015 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva (UL L 299, 14.11.2015, str. 1).

¹⁰ Okvirni sklep Sveta z dne 28. novembra 2002 o krepitvi kazenskega okvirja na področju preprečevanja nudenja pomoči pri nedovoljenem vstopu, tranzitu in prebivanju (UL L 328, 5.12.2002, str. 1).

¹¹ Konvencija Sveta Evrope o ukrepanju proti trgovini z ljudmi (št. CETS 197), na voljo na naslovu <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Direktiva 2011/36/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. aprila 2011 o preprečevanju trgovine z ljudmi in boju proti njej ter zaščiti njenih žrtev (UL L 101, 15.4.2011, str. 1).

potnikih (PNR) za preprečevanje, odkrivanje, preiskovanje in pregon terorističnih in hudih kaznivih dejanj¹³.

3.2. Stališče, ki se zastopa v imenu Unije

Unija priznava potrebo po vzpostavitvi usklajenega regulativnega okvira na mednarodni ravni.

Uvedba sistema elektronskih licenc se šteje za koristno in bi jo bilo treba podpreti.

Predlagane spremembe Priloge 6 in Priloge 14, zvezek I, zajemajo nadomestne aerodrome na morju, reševanje in gašenje požarov za splošno letalstvo ter več elementov smernic, dogovorjenih na 5. in 6. sestanku odbora za letalske operacije, ter stalno uporabnost zapisovalnikov letov. Ker večina novih sprememb Priloge 6 ustreza obstoječim pravilom EU in ker se tudi druge spremembe štejejo za primerne, je predlagano stališče, ki naj se zastopa v imenu Unije, da se spremembe podprejo.

Ker večina novih standardov in priporočenih praks v spremembi 109 Priloge 8 ustreza obstoječim pravilom EU in ker se drugi štejejo za primerne, je predlagano stališče, ki naj se zastopa v imenu Unije, da se predlog podpre.

Unija obenem priznava potrebo po zagotovitvi usklajenih ravni varnosti in uvedbi izboljšanih tehnologij, kot je predlagano v spremembi Priloge 10, zvezek IV.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije glede predlaganih sprememb Čikaške konvencije, pod pogojem, da Svet ICAO sprejme predlagane spremembe brez bistvenih sprememb, je, da se v odgovoru na ustrezne dopise ICAO ne priglasi nestrinjanje, priglasi pa se izpolnjevanje sprejetih ukrepov. Kjer bi zakonodaja Unije odstopala od novo sprejetih standardov ICAO po predvidenem datumu začetka uporabe teh standardov, tj. po 3. novembru 2022, bi bilo treba razliko v primerjavi z navedenimi standardi prigrasiti ICAO, vendar samo za obdobje, ki je potrebno za dokončanje njihove uvedbe v pravo Unije.

Predlagana sprememba 18 Priloge 17 med drugim vključuje nove in/ali revidirane določbe o novi priporočeni praksi o varnostni kulturi, novem standardu za programe varovanja operatorjev zrakoplovov, novem standardu za metode za odkrivanje eksplozivov v oddani prtljagi in novem standardu, ki določa bistvene elemente nacionalnega programa za nadzor kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva.

Cilj vseh teh določb je okrepiti izhodišče za varovanje letalstva po vsem svetu, zato bi jih bilo treba v celoti podpreti. Večina predlaganih določb je že del zakonodaje Unije in jih države članice torej izvajajo.

Namen spremembe 7 Priloge 7 je olajšati prenos zrakoplovov iz ene države v drugo. Obstoječa pravila EU z omogočanjem registracije zrakoplova v drugi državi članici ali tretji državi temeljijo na istem načelu. To spremembo bi bilo zato treba podpreti.

Cilj spremembe 29 Priloge 9 je okrepiti pripravljenost na prihodnje pandemije na podlagi izkušenj iz pandemije COVID-19 ter zagotoviti ustrezen začetni odziv na področju zdravstva na morebitne prihodnje pandemije, obenem pa okrepiti boj proti trgovini z ljudmi z določitvijo obširne strategije. Hkrati ta sprememba vsebuje manjše, a koristne spremembe o repatriacijskih letih in zračnem prevozu invalidnih potnikov ter spremembo opombe v oddelku o evidenci podatkov o potnikih. To spremembo bi bilo torej treba podpreti.

¹³ Direktiva (EU) 2016/681 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o uporabi podatkov iz evidence podatkov o potnikih (PNR) za preprečevanje, odkrivanje, preiskovanje in pregon terorističnih in hudih kaznivih dejanj (UL L 119, 4.5.2016, str. 132).

4. PRAVNA PODLAGA

4.1. Postopkovna pravna podlaga

4.1.1. Načela

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

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma¹⁴.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje akte, ki imajo pravni učinek po pravilih mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka po mednarodnem pravu, vendar lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“¹⁵.

4.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Svet ICAO je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer s Čikaško konvencijo.

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

Večina predvidenih aktov lahko odločilno vpliva na vsebino zakonodaje EU, in sicer na Uredbo Komisije (EU) št. 1178/2011, Uredbo Komisije (EU) št. 1139/2018, Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012, Uredbo Komisije (EU) 2015/640, Uredbo (ES) št. 1008/2008, Uredbo Komisije (EU) št. 139/2014, Uredbo Komisije (EU) št. 1332/2011 in Uredbo Komisije (EU) št. 2015/1998.

4.2. Materialna pravna podlaga

4.2.1. Načela

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

4.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

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

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

4.3. Zaključek

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

¹⁴ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

¹⁵ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 225. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v zvezi s predvidenim sprejetjem spremembe 178 Priloge 1, spremembe 47 Priloge 6, del I, spremembe 40 Priloge 6, del II, spremembe 24 Priloge 6, del III, spremembe 7 Priloge 7, spremembe 109 Priloge 8, spremembe 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembe 17 Priloge 14, zvezek I, spremembe 18 Priloge 17 in spremembe 29 Priloge 9 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), ki ureja mednarodni zračni prevoz, je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: ICAO).
- (2) Države članice so države pogodbenice Čikaške konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v nekaterih organih ICAO. V Svetu ICAO je trenutno zastopanih sedem držav članic.
- (3) Svet ICAO lahko v skladu s členom 54 Čikaške konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse v obliki prilog k Čikaški konvenciji.
- (4) Svet ICAO naj bi na svojem 225. zasedanju sprejel spremembo 178 Priloge 1, spremembo 47 Priloge 6, del I, spremembo 40 Priloge 6, del II, spremembo 24 Priloge 6, del III, spremembo 7 Priloge 7, spremembo 109 Priloge 8, spremembo 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembo 17 Priloge 14, zvezek I, spremembo 18 Priloge 17 in spremembo 29 Priloge 9 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu.
- (5) Glavni namen spremembe Priloge 1 je omogočiti izvajanje sistema elektronskega licenciranja osebja s ciljem povečanja učinkovitosti.
- (6) Glavni namen sprememb Priloge 6, deli I, II in III, je okrepiti pravni okvir za stalno uporabnost zapisovalnikov letov iz Čikaške konvencije; povečati jasnost določb v zvezi z operacijami s podaljšanim časom preusmeritve (EDTO) in rešilnimi jopiči za dojenčke; določiti obvezno namestitev sistemov za opozarjanje na bližino tal (GPWS) v nekatera letala; dodati nov standard za opremljanje letal pod določenimi pogoji s sistemi za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze (ROAAS); zagotoviti operativne kreditne točke v okviru aerodromskih operativnih minimumov na podlagi zmogljivosti (PBAOM); zagotoviti, da bodo na predvidenem aerodromu operacije na voljo ustrezni objekti in storitve za reševanje in gašenje požarov; posodobiti določbe v

zvezi z nadomestnimi aerodromi na morju za helikopterske operacije z dolgim dosegom za določitev nadomestnih aerodromov; dodati določbe v zvezi s prevozom nevarnega blaga v helikopterjih in posodobiti povezane določbe o usposabljanju.

- (7) Glavni namen spremembe Priloge 14, zvezek I, v zvezi z reševanjem in gašenjem požarov za splošno letalstvo je izključiti splošno letalstvo iz določb o reševanju in gašenju požarov iz Priloge 14.
- (8) Glavni namen spremembe Priloge 7 je olajšati prenos zrakoplovov iz ene države v drugo s prilagoditvijo predloge potrdila o registraciji in uvedbo predloge potrdila o odjavi registracije.
- (9) Glavni namen spremembe Priloge 8 je povečati jasnost in zagotoviti, da bodo države, kiodobrijo morebitne spremembe in popravila, jasno razumele svojo odgovornost za stalno plovnost, ter pojasniti projektivne zmogljivosti za gašenje požarov v prtljažnem prostoru v velikih letalih, helikopterjih in manjših letalih.
- (10) Glavni namen spremembe Priloge 10, zvezek IV, je uvesti sistem ACAS X ter zmanjšati pojavljanje lažnih opozoril sistema ACAS.
- (11) Glavni namen spremembe 18 Priloge 17 je uvesti nove in/ali spremeniti obstoječe standarde in priporočene prakse iz Priloge 17 v zvezi z varnostno kulturo, programi varovanja operatorjev zrakoplovov, metodami za odkrivanje eksplozivov v oddani prtljagi in nacionalnimi programi nadzora kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva.
- (12) Glavni namen spremembe 29 Priloge 9 je okrepiti pripravljenost držav na prihodnje pandemije na podlagi izkušenj iz pandemije COVID-19 ter v Prilogi 9 določiti ustrezen začetni odziv na področju zdravstva na prihodnje pandemije. Sprememba dalje obravnava boj proti trgovini z ljudmi z določitvijo standardov za celovito strategijo. Hkrati ta sprememba vsebuje manjše, a koristne spremembe o repatriacijskih letih in zračnem prevozu invalidnih potnikov ter spremembo opombe v oddelku o evidenci podatkov o potnikih k opredelitvi izraza „push“.
- (13) Primerno je določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa v Svetu ICAO, saj bodo lahko sprememba 178 Priloge 1, sprememba 47 Priloge 6, del I, sprememba 40 Priloge 6, del II, sprememba 24 Priloge 6, del III, sprememba 7 Priloge 7, sprememba 109 Priloge 8, sprememba 91 Priloge 10, zvezek IV, sprememba 17 Priloge 14, zvezek I, sprememba 18 Priloge 17 in sprememba 29 Priloge 9 k Čikaški konvenciji odločilno vplivale na vsebino prava Unije, in sicer na Uredbo Komisije (EU) št. 1178/2011, Uredbo Komisije (EU) št. 1139/2018, Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012, Uredbo Komisije (EU) 2015/640, Uredbo Komisije (EU) št. 139/2014, Uredbo Komisije (EU) št. 1332/2011 in Uredbo Komisije (EU) št. 2015/1998.
- (14) Stališče Unije, ki se zastopa na 225. ali na katerem koli poznejšem zasedanju Sveta ICAO glede sprejetja predlagane spremembe 178 Priloge 1, spremembe 47 Priloge 6, del I, spremembe 40 Priloge 6, del II, spremembe 24 Priloge 6, del III, spremembe 7 Priloge 7, spremembe 109 Priloge 8, spremembe 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembe 17 Priloge 14, zvezek I, spremembe 18 Priloge 17 in spremembe 29 Priloge 9 k Čikaški konvenciji, kot je opredeljeno v dopisih AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 in AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 z oznako zaupno, EC 6/3 – 21/67, bi morale biti, da se te spremembe v celoti podprejo. To stališče bi morale izraziti države članice Unije, ki so članice Sveta ICAO in delujejo skupno v imenu Unije.

(15) Stališče Unije, potem ko bo Svet ICAO sprejel spremembo 178 Priloge 1, spremembo 47 Priloge 6, del I, spremembo 40 Priloge 6, del II, spremembo 24 Priloge 6, del III, spremembo 7 Priloge 7, spremembo 109 Priloge 8, spremembo 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembo 17 Priloge 14, zvezek I, spremembo 18 Priloge 17 in spremembo 29 Priloge 9 k Čikaški konvenciji, kar napove generalni sekretar ICAO v postopku z dopisom ICAO, je, da se ne priglasi nestrinjanje, priglasi pa se izpolnjevanje, če bodo spremembe sprejete brez bistvenih sprememb. Kadar bi zakonodaja Unije odstopala od novo sprejetih standardov in priporočenih praks po predvidenem datumu začetka uporabe teh standardov in priporočenih praks, se razlika v primerjavi z navedenimi standardi in priporočenimi praksami priglasi ICAO v skladu s členom 38 Čikaške konvencije za obdobje, v katerem obstaja odstopanje.

(16) To stališče bi morale izraziti vse države članice Unije –
SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 225. ali na katerem koli poznejšem zasedanju Sveta ICAO, je, da se v celoti podprejo predlagana sprememba 178 Priloge 1, sprememba 47 Priloge 6, del I, sprememba 40 Priloge 6, del II, sprememba 24 Priloge 6, del III, sprememba 7 Priloge 7, sprememba 109 Priloge 8, sprememba 91 Priloge 10, zvezek IV, sprememba 17 Priloge 14, zvezek I, sprememba 18 Priloge 17 in sprememba 29 Priloge 9 k Čikaški konvenciji.
2. Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, če Svet ICAO brez bistvenih sprememb sprejme predlagano spremembo 178 Priloge 1, spremembo 47 Priloge 6, del I, spremembo 40 Priloge 6, del II, spremembo 24 Priloge 6, del III, spremembo 7 Priloge 7, spremembo 109 Priloge 8, spremembo 91 Priloge 10, zvezek IV, spremembo 17 Priloge 14, zvezek I, spremembo 18 Priloge 17 in spremembo 29 Priloge 9 k Čikaški konvenciji iz odstavka 1, je, da se v odgovor na ustrezn dopis ICAO ne priglasi nestrinjanje, priglasi pa se izpolnjevanje sprejetega ukrepa. Kadar bi zakonodaja Unije odstopala od sprejetih standardov in priporočenih praks po predvidenem datumu začetka njihove uporabe, se ICAO priglasi razlika v primerjavi z navedenimi standardi in priporočenimi praksami.

Člen 2

Stališče iz člena 1(1) skupaj izrazijo države članice, ki so članice Sveta ICAO.

Stališče iz člena 1(2) izrazijo vse države članice.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
predsednik*