



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. vasario 5 d.
(OR. en)

5842/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0027 (NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. vasario 5 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 48 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 222-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 priedo 177 pakeitimo, 2 priedo 47 pakeitimo, 8 priedo 108 pakeitimo, 10 priedo 90 pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 48 final.

Pridedama: COM(2021) 48 final



Briuselis, 2021 02 05
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 222-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 priedo 177 pakeitimo, 2 priedo 47 pakeitimo, 8 priedo 108 pakeitimo, 10 priedo 90 pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su:

- i) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 222-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 priedo „*Personalo licencijavimas*“ 177 pakeitimo, 2 priedo „*Skrydžių taisyklės*“ 47 pakeitimo, 8 priedo „*Orlaivių tinkamumas skraidyti*“ 108 pakeitimo, 10 priedo „*Aviacijos telekomunikacijos*“ 90 pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimo;
- ii) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO praneš apie 1 priedo 177 pakeitimo, 2 priedo 47 pakeitimo, 8 priedo 108 pakeitimo, 10 priedo 90 pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimą atitinkamuose valstybėms skirtuose raštuose, kuriuose susitariančiųjų valstybių prašoma pranešti apie nepritarimą priimtoms priemonėms, skirtumas nuo tų priemonių arba jų laikymąsi.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

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

Čikagos konvencijos šalys yra visos ES valstybės narės.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

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

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

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

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 taisyklės ar praktiką su kuriuo nors tokiu tarptautiniu standartu ar procedūra arba kuri nusprendžia, kad jai būtina priimti taisyklės 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

222-ojoje sesijoje arba vėlesnėje sesijoje ICAO taryba turėtų priimti:

1 priedo „*Personalo licencijavimas*“ 177 pakeitimą – logiškai nuoseklų pakeitimą, susijusį su C2 sąsajos sistemomis ir procedūromis;

2 priedo „*Skrydžių taisyklės*“ 47 pakeitimą, susijusį su nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų (RPAS, angl. *remotely piloted aircraft systems*) reikalavimais tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo srityje (jis išplaukia iš 8 priedo 108 pakeitimo);

8 priedo „*Orlaivių tinkamumas skraidyti*“ 108 pakeitimą, kuris susijęs su nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemomis;

10 priedo „*Aviacijos telekomunikacijos*“ V tomo 90 pakeitimą, susijusį su RPAS C2 sąsajos dažnių spektru, ir

naują 10 priedo VI tomą, susijusį su RPAS C2 sąsajos sistemomis ir procedūromis (toliau – numatomas aktas).

Numatomo akto tikslai:

iš dalies pakeisti Čikagos konvencijos 8 priede nustatytus šiuo metu galiojančius standartus ir rekomenduojamą praktiką: į 8 priedo I dalį įtraukti konkrečias apibrėžtis ir terminus, kurie vartojami naujose VIII, IX ir X dalyse pateiktuose standartuose. Be to, į jį įtraukti su 8 priedo II dalimi susiję pasiūlymai: juose apibūdinamos nuotoliniu būdu pilotuojamiems orlaiviams (RPA, angl. *remotely piloted aircraft*) taikomos bendrosios tinkamumo skraidyti procedūros, susijusios su pažymėjimų išdavimu ir nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti;

į Čikagos konvencijos 8 priedą įtraukti naują VIII dalį, susijusią su RPA;

į Čikagos konvencijos 8 priedą įtraukti naują IX dalį, susijusią su nuotoliniu būdu pilotuojamais sraigtasparniais;

į Čikagos konvencijos 8 priedą įtraukti naują X dalį, susijusią su nuotoline pilotų stotimi (RPS, angl. *Remote Pilot Station*);

padaryti Čikagos konvencijos 2 priedo 4 priedėlio pakeitimą, kuris išplaukia iš 8 priedo pakeitimų;

iš dalies pakeisti Čikagos konvencijos 10 priedo V tome nustatytus dabar galiojančius standartus ir rekomenduojamą praktiką, nustatant spektro, naudojamo tik valdymo ir kontrolės sąsajai (C2 sąsajai) arba nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemoms (RPAS), valdymo sąlygas;

į 10 priedą įtraukti naują VI tomą „Ryšų sistemos ir procedūros, susijusios su nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių C2 sąsaja“ (angl. *Communication Systems and Procedures relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link*);

padaryti 1 ir 2 priedų pakeitimus, išplaukiančius iš 10 priedo V tomo pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo įtraukimo.

Siūlomus pakeitimus numatoma pradėti taikyti 2024 m. lapkričio 28 d.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Pagrindiniai pokyčiai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

ICAO nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų komitetui pavesta parengti standartus ir rekomenduojamą praktiką, vadovus bei rekomendacinę medžiagą ir taip pasiruošti

eksploatuoti nuotoliniu būdu pilotuojamus orlaivius tarptautiniu mastu pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles. Su valstybėmis narėmis konsultuotasi dėl siūlomų pakeitimų: joms išsiųsti ICAO valstybėms skirti raštai AN 7/67.1.1-19/52 ir AN 3/5.12-19/53, kuriuose išdėstyti pasiūlymai iš dalies pakeisti Čikagos konvencijos 8 ir 10 priedus ir iš tų pakeitimų išplaukiantys Čikagos konvencijos 1 ir 2 priedų pakeitimai. Šie pasiūlymai – tai paeiliui ketinamų teikti pakeitimų grupės dalis.

Valstybėms skirtame rašte AN 3/5.12-19/53 pasiūlyti pakeitimai yra susiję su nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių su nejudamaisiais sparnais tinkamumu skraidyti, nuotoliniu būdu pilotuojamų sraigtasparnių tinkamumu skraidyti ir nuotoline piloto stotimi. Šie standartai ir rekomenduojama praktika buvo parengti nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemoms, kurioms bus taikomas ICAO dokumentą Nr. 10019 (Nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų (RPAS) vadovą) atitinkantis tipo sertifikavimo procesas, ir papildyti ICAO RPAS operacijų koncepcijos (CONOPS) turiniu ir prielaidomis.

Atsižvelgiant į integruotą RPAS pobūdį, RPS sertifikavimas gali būti atliekamas pagal RPA tipo sertifikavimo procedūras išduodant tipo pažymėjimą RPA tipo pažymėjimo turėtojui. Tačiau tai nereiškia, kad RPS negali būti patvirtinta atskirai. C2 sąsaja yra svarbus RPAS ir jos tinkamumo skraidyti komponentas, todėl ji įtraukiama į tipo pažymėjimą kaip komponentas.

Valstybėms skirtame rašte AN 7/67.1.1-19/52 pasiūlyti pakeitimai yra susiję su valdymo ir kontrolės sąsaja (C2 sąsaja) ir apima technologiškai neutralius standartus ir rekomenduojamą praktiką, susijusius su C2 sąsajos procedūromis ir C2 sąsajos sistemomis. C2 sąsaja yra skirta keistis informacija tarp dviejų pagrindinių RPAS fizinių komponentų, t. y. nuotolinės piloto stoties ir nuotoliniu būdu pilotuojamo orlaivio. Todėl C2 sąsaja yra loginė, tačiau fizinį pavidalą turinti sąsaja informacijai tarp nuotolinės piloto stoties ir nuotoliniu būdu pilotuojamo orlaivio keistis, nuotoliniam pilotui suteikianti galimybę saugiai integruoti RPAS į pasaulinės aviacijos operacinę aplinką, visų pirma ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugų teikimo aplinką. Šie standartai ir rekomenduojama praktika yra pirmieji iš dviejų planuojamų C2 sąsajos rezultatų.

Šiuo metu Nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų komitetas rengia antrąjį išsamesnį dokumentų rinkinį, į kurį įtraukti su konkrečiomis technologijomis susiję standartai ir rekomenduojama praktika, o šį darbą užbaigti ketinama 2022 m.

Atsižvelgdamos į EASA pastabas dėl valstybėms skirto rašto AN 3/5.12-19/53, daugelis ES valstybių narių pateikė tokį pasiūlymą: atsižvelgiant į ypatingą orlaivio naudotojo ir projektuotojo kompetencijos pasidalijimo pobūdį, konsultacijas dėl valstybėms skirto rašto pratęsti, kol taps įmanoma susipažinti su 6 priedo pakeitimo dokumentų projektu, o 6 ir 8 priedų priėmimo procesą vykdyti lygiagrečiai, visų pirma, kiek tai susiję su nuotoliniu pilotų stočių patvirtinimu ir susitariančiųjų valstybių pareigomis RPS nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti srityje. Šiam pasiūlymui ICAO nepritarė, o tai gali apsunkinti susijusių ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos perkėlimą į Sąjungos teisę, nes reikia nustatyti projektuotojų ir orlaivių naudotojų RPS srities kompetenciją.

Numatomi pakeitimai gali stipriai paveikti ES teisės aktų, t. y. Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012¹, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014², Komisijos reglamento (ES)

¹ 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).

Nr. 1178/2011³ ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012⁴, taip pat galbūt Komisijos reglamento (ES) Nr. 452/2014⁵ ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373⁶, turinį. Siekiant iš dalies pakeisti galiojančią teisinę sistemą taip, kad būtų reglamentuojamas tarptautiniu mastu ir virš atvirosios jūros eksploatuojamų RPAS projektavimas, tipo sertifikavimas ir naudojimas, naujus ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką reikės įtraukti į ES teisės aktus.

3.2. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu

Sąjunga pripažįsta, kad tarptautiniu lygmeniu reikia sukurti suderintą reglamentavimo sistemą, kuri būtų taikoma tarptautiniu mastu ir virš atvirosios jūros pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles eksploatuojamų RPA projektavimui, tipo sertifikavimui ir naudojimui. Dviejuose ICAO valstybėms skirtuose raštuose pasiūlyti pakeitimai padės siekti šio tikslo.

Todėl siūloma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visiems siūlomiesiems pakeitimams.

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių korekcijų priims pasiūlytus Čikagos konvencijos pakeitimus, yra, atsakant į atitinkamus ICAO valstybėms skirtus raštus, nepranešti apie nepritarimą ir pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi. Jei Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, t. y. 2024 m. lapkričio 28 d., ICAO turėtų būti pranešta apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir rekomenduojamos praktikos.

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 įsteigtaime organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą*“.

² 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1–194).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12–26).

⁶ 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1–126).

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis⁷.

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*“⁸.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

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

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

Numatomi aktai gali stipriai paveikti ES teisės aktų, t. y. Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012⁹, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014¹⁰, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011¹¹, Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012¹², taip pat galbūt Komisijos reglamento (ES) Nr. 452/2014¹³ ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373¹⁴, turinį. Siekiant iš dalies pakeisti galiojančią teisinę sistemą taip, kad būtų reglamentuojamas tarptautiniu mastu ir virš atvirosios jūros eksploatuojamų RPAS projektavimas, tipo sertifikavimas ir naudojimas, naujus ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką reikės įtraukti į ES teisės aktus. Todėl ES teisės aktai turės būti atitinkamai pakeisti.

Pagrindinis siūlomų pakeitimų tikslas – nustatyti tarptautiniu mastu ir virš atvirosios jūros pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles eksploatuojamų nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių

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

⁸ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

⁹ 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).

¹⁰ 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1–194).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12–26).

¹⁴ 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1–126).

projektavimo, tipo sertifikavimo ir naudojimo teisinę sistemą. Pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį šiuo klausimu Sąjunga turi išimtinę išorės kompetenciją.

Priimtu aktu susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

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

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

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

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 222-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 priedo 177 pakeitimo, 2 priedo 47 pakeitimo, 8 priedo 108 pakeitimo, 10 priedo 90 pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimas. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO);
- (2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose. ICAO taryboje atstovaujama septynioms valstybėms narėms;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba gali patvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką ir įtraukti juos į Čikagos konvencijos priedus;
- (4) ICAO taryba savo 222-ojoje sesijoje ketina priimti Čikagos konvencijos 1 priedo „*Personalo licencijavimas*“ 177 pakeitimą, 2 priedo „*Skrydžių taisyklės*“ 47 pakeitimą, 8 priedo „*Orlaivių tinkamumas skraidyti*“ 108 pakeitimą, 10 priedo „*Aviacijos telekomunikacijos*“ V tomo 90 pakeitimą, susijusį su nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų C2 sąsajos sistemomis ir procedūromis, ir naują 10 priedo VI tomą;
- (5) pagrindinis siūlomų pakeitimų tikslas – nustatyti tarptautiniu mastu ir virš atvirosios jūros pagal skrydžių pagal prietaisus taisyklės eksploatuojamų nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių projektavimo, tipo sertifikavimo ir naudojimo teisinę sistemą. Sąjunga tvirtai remia ICAO pastangas nustatyti šią teisinę sistemą;
- (6) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes 1 priedo 177 pakeitimas, 2 priedo 47 pakeitimas, 8 priedo 108 pakeitimas, 10 priedo V tomo 90 pakeitimas ir priimtas 10 priedo naujas VI tomas bus privalomi Sąjungai ir galės stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012¹⁵, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014¹⁶, Komisijos reglamento

¹⁵ 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).

(ES) Nr. 1178/2011¹⁷, Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012¹⁸, taip pat galbūt Komisijos reglamento (ES) Nr. 452/2014¹⁹ ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373²⁰, turinį;

- (7) ICAO tarybos 222-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje Sąjungos pozicija dėl numatomo 1 priedo 177 pakeitimo, 2 priedo 47 pakeitimo, 8 priedo 108 pakeitimo, 10 priedo V tomo 90 pakeitimo ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimo, kaip nurodyta valstybėms skirtuose raštuose AN 7/67.1.1-19/52 ir AN 3/5.12-19/53, turėtų būti pritarti visiems šiems pakeitimams. Šią poziciją Sąjungos vardu turėtų kartu pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės;
- (8) priimti Čikagos konvencijos 1, 2, 8 ir 10 priedų pakeitimai bus privalomi visoms ICAO valstybėms narėms, įskaitant visas ICAO priklausančias Sąjungos valstybes nares, laikantis Čikagos konvencijos nuostatų ir neperžengiant ja nustatytų ribų;
- (9) 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, turėtų nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus;
- (10) 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;
- (11) Sąjungos pozicija, ICAO tarybai priėmus 1 priedo 177 pakeitimą, 2 priedo 47 pakeitimą, 8 priedo 108 pakeitimą, 10 priedo V tomo 90 pakeitimą ir 10 priedo naują VI tomą, apie kuriuos ICAO generalinis sekretorius turi pranešti taikydamas ICAO valstybėms skirtą raštų procedūrą, turėtų būti nepranešti apie nepritarimą ir pranešti apie tų pakeitimų laikymąsi. Jei Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, t. y. 2024 m. lapkričio 28 d., ICAO turėtų būti pranešta apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir

¹⁶ 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1–194).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12–26).

²⁰ 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 62, 2017 3 8, p. 1–126).

rekomenduojamos praktikos. Šią poziciją turėtų pareikšti visos Sąjungos valstybės narės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 222-ojoje ICAO tarybos sesijoje arba vienoje iš vėlesnių sesijų, yra pritarti siūlomam Čikagos konvencijos 1 priedo 177 pakeitimui, 2 priedo 47 pakeitimui, 8 priedo 108 pakeitimui, 10 priedo V tomo 90 pakeitimui ir 10 priedo naujo VI tomo priėmimui.
2. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių korekcijų priims siūlomą Čikagos konvencijos 1 priedo 177 pakeitimą, 2 priedo 47 pakeitimą, 8 priedo 108 pakeitimą, 10 priedo V tomo 90 pakeitimą ir 10 priedo naują VI tomą, kaip nurodyta 1 dalyje, yra, atsakant į atitinkamus ICAO valstybėms skirtus raštus, nepranešti apie nepritarimą ir pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi. Jei Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, t. y. 2024 m. lapkričio 28 d., ICAO turėtų būti pranešta apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir rekomenduojamos praktikos.

2 straipsnis

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

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

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*