

Bruxelles, 21. lipnja 2022.
(OR. en)

10440/22

Međuinstitucijski predmet:
2022/0203(NLE)

AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	20. lipnja 2022.
Za:	General Secretariat of the Council
Br. dok. Kom.:	COM(2022) 312 final
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti na 226. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu predviđenog donošenja izmjene 48. dijela I. Priloga 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2022) 312 final.

Priloženo: COM(2022) 312 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 20.6.2022.
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

**o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti na 226. sjednici Vijeća
Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu predviđenog donošenja
izmjene 48. dijela I. Priloga 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu**

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Prijedlog se odnosi na stajalište koje u ime Unije treba zauzeti u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu razlika o kojima treba obavijestiti ICAO s obzirom na izmjenu 48. dijela I. Prilogâ 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu koju je donijelo Vijeće ICAO-a na 226. sjednici.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

Cilj je Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”) urediti međunarodni zračni promet. Čikaška konvencija, kojom je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva, stupila je na snagu 4. travnja 1947.

Sve države članice EU-a stranke su Čikaške konvencije.

2.2. Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva

Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda. Njezini su ciljevi razvoj načela i tehnika međunarodne zračne plovidbe te poticanje planiranja i razvoja međunarodnog zračnog prometa.

Vijeće ICAO-a trajno je tijelo čije članstvo čini 36 država ugovornica Konvencije koje na razdoblje od tri godine bira Skupština ICAO-a. Od 2019. do 2022. sedam država članica EU-a ima predstavnike u Vijeću ICAO-a.

Obvezne funkcije Vijeća ICAO-a, navedene u članku 54. Čikaške konvencije, obuhvaćaju donošenje međunarodnih standarda i preporučenih praksi (SARP-ovi) u obliku priloga Čikaškoj konvenciji.

U skladu s člankom 90. Čikaške konvencije svaki takav prilog ili izmjena priloga stupa na snagu u roku od tri mjeseca nakon dostave državama ugovornicama ICAO-a ili nakon isteka dužeg vremenskog razdoblja koje može utvrditi Vijeće ICAO-a, osim ako je u međuvremenu većina država ugovornica ICAO-a izrazila svoje neslaganje.

Nakon donošenja tih mjera države ICAO-a dužne su izdati obavijest o svojem neslaganju s donesenom mjerom, mogućim razlikama u odnosu na nju ili usklađenosti s tom mjerom prije nego što stupi na snagu i postane pravno obvezujuća.

U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije svaka država koja ne smatra prikladnim da se u cijelosti pridržava tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može potpuno usuglasiti svoje propise ili praksu s takvim međunarodnim standardima ili postupcima ili koja smatra potrebnim usvojiti propise ili praksu različite u bilo kojem određenom dijelu od onih koji su utvrđeni međunarodnim standardom mora o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene međunarodnim standardom odmah obavijestiti Međunarodnu organizaciju civilnog zrakoplovstva.

2.3. Predviđeni akti Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva i njihov odnos s postojećim propisima Unije

Očekuje se da će Vijeće ICAO-a na svojoj 226. sjednici donijeti izmjenu 48. dijela I. Priloga 6. Čikaškoj konvenciji u odnosu na sredstva za lociranje aviona u nevolji.

2.3.1. Standardi obuhvaćeni izmjenom 48. dijela I. Priloga 6. ICAO-u

Standardom 6.18.1 iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u zahtijeva se da svi avioni čija najveća certificirana masa pri uzlijetanju premašuje 27 000 kg i za koje je pojedina svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. siječnja 2023. ili nakon tog datuma autonomno prenose informacije na temelju kojih operator, kad su oni u nevolji, može odrediti položaj najmanje jednom svake minute.

Svrha je standarda 6.18.1, kako je navedeno u Dodatku 9. dijelu I. Prilogu 6. ICAO-u, utvrditi lokaciju mjesta nesreće unutar polumjera od 6 NM.

Standard 6.18.1 iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u prenesen je¹ u točku CAT.GEN.MPA.210 Priloga IV. (dio-CAT) Uredbi Komisije (EU) 965/2012² („pravila EU-a o letačkim operacijama”), u kojoj se zahtijeva sljedeće:

Sljedeći avioni moraju biti opremljeni čvrstom i automatskom opremom kojom se, nakon nesreće u kojoj je zrakoplov jako oštećen, točno određuje položaj krajnje točke leta:

- (1) svi avioni čiji je MTCOM veći od 27 000 kg, s MOPSC-om većim od 19, za koje je individualna CofA³ prvi put izdana 1. siječnja 2023. ili nakon tog datuma; i
- (2) svi avioni čiji je MCTOM veći od 45 500 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2023. ili nakon tog datuma.”

2.3.2. Promjene uvedene nacrtom izmjene 48. dijela I. Priloga 6. ICAO-u

Nacrtom izmjene 48. dijela I. Priloga 6. ICAO-u datum početka primjene standarda 6.18.1. odgađa se do 1. siječnja 2025. (umjesto 1. siječnja 2023.), a njegova se primjenjivost ograničava na avione za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2024. ili kasnije (umjesto aviona za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2023. ili kasnije). Glavni razlozi za predlaganje tih promjena su:

- znatna kašnjenja s kojima se nose svi predmetni proizvođači aviona diljem svijeta pri opremanju zrakoplova potrebnom opremom,
- znatna kašnjenja u uspostavi komunikacijske infrastrukture za usklađivanje sa standardom 2.4. iz Dodatka 9.⁴ i postizanje njezine potpune operativne sposobnosti, i
- nedostatak vremena da spasilački koordinacijski centri i jedinice operativnih usluga u zračnom prometu pripreme i prilagode svoje postupke.

¹ Državama članicama je preporučeno da upute obavijest razlici u odnosu na standard ICAO-a 6.18.1 jer avioni s MOPSC-om od 19 ili manje i oni čiji je MTCOM u rasponu od 27 000 kg do 45 500 kg nisu obuhvaćeni točkom CAT.GEN.MPA.210.

² Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća.

³ CofA: svjedodžba o plovidbenosti.

⁴ Standardom 2.4. iz Dodatka 9. dijelu I. Priloga 6. ICAO-u zahtijeva se da među organizacijama koje moraju imati pristup prenesenim informacijama moraju biti barem jedinice operativnih usluga u zračnom prometu i koordinacijski centri i podcentri za potragu i spašavanje.

Napomena: prihvatljivi načini usklađivanja za točku CAT.GEN.MPA.210 sadržavaju uvjete koji su stroži u pogledu pouzdanosti i točnosti od onih navedenih u točki 6.18. dijela I. i Dodatku 9. Priloga 6. ICAO-u. Proizvođači zrakoplova nastoje opremiti svoje avione opremom koja će biti u skladu sa standardom ICAO-a 6.18.1 i točkom CAT.GEN.MPA.210, tako da se tim avionima može upravljati u EU-u i cijelom svijetu bez izmjena ili ograničenja. To je pak znatno povećalo količinu posla za projektiranje i certificiranje te opreme.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

3.1. Glavne izmjene i njihov odnos s postojećim pravilima Unije

Nacrtom izmjene 48. Priloga 6. ICAO-u odgađa se datum primjene standarda 6.18.1. iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u za dvije godine:

„6.18.1. Od 1. siječnja 2025. avioni čija najveća certificirana masa pri uzlijetanju premašuje 27 000 kg i za koje je pojedina svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. siječnja 2024. ili nakon tog datuma autonomno prenose informacije na temelju kojih operator, kad su oni u nevolji, može odrediti položaj najmanje jednom svake minute u skladu s Dodatkom 9.”

3.2. Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije

Svi proizvođači zrakoplova nose se sa znatnim kašnjenjima u postupku usklađivanja sa standardom 6.18.1. iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u i točkom CAT.GEN.MPA.210 pravila EU-a o operacijama zračnog prometa. Zadržavanje trenutnog datuma početka primjene vjerojatno će dovesti do situacije u kojoj će mnogi operatori zrakoplova sa sjedištem u EU-u morati zatražiti privremena izuzeća za avione isporučene 2023. i obaviti vrlo skupu naknadnu ugradnju opreme. Takva privremena izuzeća možda će se morati produljiti do 2024. kako bi se osiguralo dovoljno vremena za naknadno opremanje svih predmetnih aviona. Osim toga, potpuna operativna sposobnost komunikacijske infrastrukture i potpuna spremnost jedinica operativnih usluga u zračnom prometu i spasilačkih koordinacijskih centara možda neće biti ostvareni prije 2024. Operatori zrakoplova sa sjedištem u EU-u ne mogu znatnije utjecati na ubrzavanje provedbe ICAO-ova standarda 6.18.1 i točke CAT.GEN.MPA.210.

Predložena izmjena datuma primjene standarda 6.18.1. iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u ne utječe znatno na sigurnost zračnog prometa jer je taj standard ICAO-a samo jedna od mjera koje je ICAO poduzeo kako bi olakšao lociranje aviona u nevolji. Većina aviona obuhvaćenih područjem primjene standarda 6.18.1 operator bit će praćena i tijekom leta preko oceanskih područja u skladu sa standardom 3.5.3. iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u (preneseno u točku CAT.GEN.MPA.205 pravila EU-a o letačkim operacijama) i opremljena s dva odašiljača za lociranje u nuždi u skladu sa standardom 6.17.3. iz dijela I. Priloga 6. ICAO-u (preneseno u točku CAT.IDE.A.280 pravila EU-a o letačkim operacijama).

Stoga bi Unija trebala podržati prijedlog o odgodi datuma primjene standarda 6.18.1. iz dijela I. Priloga 6. ICAO-a.

4. PRAVNA OSNOVA

4.1. Postupovna pravna osnova

4.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma⁵.

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”⁶.

4.1.2. Primjena na ovaj predmet

Vijeće ICAO-a tijelo je osnovano na temelju sporazuma, odnosno Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”).

U skladu s člankom 54. Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a donosi međunarodne standarde i preporučene prakse u obliku priloga toj konvenciji. To su akti koji proizvode pravne učinke. Određeni pravni učinci tih akata mogli bi ovisiti o podnošenju obavijesti o razlikama i o uvjetima tih obavijesti. Stoga je donošenje stajališta Unije u pogledu takvih obavijesti obuhvaćeno područjem primjene članka 218. stavka 9. UFEU-a.

Predviđeni akt može presudno utjecati na sadržaj zakonodavstva EU-a, konkretno na točku CAT.GEN.MPA.210 Uredbe Komisije (EU) 965/2012.

4.2. Materijalna pravna osnova

4.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju donesenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako doneseni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnoj pravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

4.2.2. Primjena na ovaj predmet

Glavni cilj i sadržaj donesenog akta odnose se na zajedničku prometnu politiku.

Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 100. stavak 2. UFEU-a.

4.3. Zaključak

Pravna je osnova predložene odluke Vijeća članak 100. stavak 2. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

⁵ Presuda Suda Europske unije od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁶ Presuda Suda Europske unije od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61.–64.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

**o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti na 226. sjednici Vijeća
Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu predviđenog donošenja
izmjene 48. dijela I. Priloga 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”), kojom se uređuje međunarodni zračni prijevoz, stupila je na snagu 4. travnja 1947. Njome je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO).
- (2) Države članice su države ugovornice Čikaške konvencije i članice ICAO-a, a Unija ima status promatrača u određenim tijelima ICAO-a. Trenutačno sedam država članica ima predstavnike u Vijeću ICAO-a.
- (3) U skladu s člankom 54. Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a može donositi međunarodne standarde i preporučene prakse („SARP-ovi”) u obliku priloga Čikaškoj konvenciji.
- (4) U skladu s člankom 90. Čikaške konvencije svaki takav prilog ili izmjena priloga stupa na snagu unutar tri mjeseca nakon prosljeđivanja državama ugovornicama ICAO-a ili nakon isteka dužeg vremenskog razdoblja koje može utvrditi Vijeće ICAO-a, osim ako je u međuvremenu većina država ugovornica ICAO-a obavijestila Vijeće ICAO-a o svojem neslaganju.
- (5) U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije svaka država koja ne smatra prikladnim da se u cijelosti pridržava bilo kojih od tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može potpuno usuglasiti svoje propise ili praksu s bilo kojim takvim međunarodnim standardima ili postupcima ili koja smatra potrebnim donijeti praksu ili propise koji se u bilo kojem određenom dijelu razlikuju od propisa i praksi utvrđenih međunarodnim standardom mora o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene međunarodnim standardom odmah obavijestiti ICAO.
- (6) Na svojoj 226. sjednici Vijeće ICAO-a treba donijeti izmjenu 48. dijela I. Priloga 6. Čikaškoj konvenciji.
- (7) Glavna svrha izmjene 48. dijela I. Priloga 6. je očekivana odgoda datuma početka primjene standarda 6.18.1 do 1. siječnja 2025.
- (8) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 226. sjednici Vijeća ICAO-a u pogledu predviđene izmjene 48. dijela I. Priloga 6. To bi stajalište trebalo biti da se podrži ta izmjena, a trebale bi ga izraziti države članice Unije koje su članice Vijeća ICAO-a, djelujući zajednički u ime Unije,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 226. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) je da se u cijelosti podrži predložena izmjena 48. dijela I. Priloga 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

Članak 2.

Stajalište iz članka 1. izražavaju države članice Unije koje su članice Vijeća ICAO-a, djelujući zajednički u ime Unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*