

Briuselis, 2022 m. birželio 21 d.
(OR. en)

10440/22

Tarpinstitucinė byla:
2022/0203 (NLE)

AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2022 m. birželio 20 d.
kam:	Tarybos generaliniam sekretoriatui
Komisijos dok. Nr.:	COM(2022) 312 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos 226-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimo priėmimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 312 final.

Pridedama: COM(2022) 312 final



Briuselis, 2022 06 20
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos 226-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimo priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas susijęs su pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO), dėl ICAO praneštinų skirtumų, susijusių su Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimu, kurį ICAO taryba turi priimti 226-ojoje sesijoje.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija) siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojusia Čikagos konvencija įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

Čikagos konvencijos šalys yra visos ES valstybės narės.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija yra specializuota Jungtinių Tautų agentūra. Šios 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 taisykles ar praktiką su kuriuo nors tokiu tarptautiniu standartu ar procedūra arba kuri nusprendžia, kad jai būtina priimti taisykles ar praktiką, koku nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turi nedelsdama pranešti Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus.

2.3. Numatomi Tarptautinės civilinės organizacijos aktai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

Per 226-ąją sesiją ICAO taryba turėtų priimti Čikagos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimą, susijusį su avariją patyrusio lėktuvo buvimo vietos nustatymo būdais.

2.3.1. Standartai, patenkantys į ICAO 6 priedo I dalies 48 pakeitimo taikymo sritį

ICAO 6 priedo I dalies 6.18.1 standarte reikalaujama, kad visi lėktuvai, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg ir kurių pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2023 m. sausio 1 d. arba vėliau, patyrę avariją turi autonomiškai perduoti informaciją, iš kurios vežėjas galėtų nustatyti buvimo vietą, bent kartą per minutę.

6.18.1 standarto tikslas, kaip nurodyta ICAO 6 priedo I dalies 9 priedėlyje, yra nustatyti avarijos vietą 6 jūrmylių spinduliu.

ICAO 6 priedo I dalies 6.18.1 standartas buvo perkeltas¹ kaip Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012² (ES orlaivių naudojimo skrydžiams taisyklės) IV priedo (CAT dalis) CAT.GEN.MPA.210 punktas, kuriame reikalaujama:

„Šiuose lėktuvuose turi būti patikimos automatinės priemonės, kurios padėtų po avarijos, per kurią lėktuvas stipriai apgadinamas, tiksliai nustatyti skrydžio pabaigos taško vietą:

- (1) visuose didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA³ išduotas 2023 m. sausio 1 d. arba vėliau; ir
- (2) visuose didesnės nei 45 500 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2023 m. sausio 1 d. arba vėliau.“

2.3.2. Pakeitimai, padaryti ICAO 6 priedo I dalies 48 pakeitimo projektu

ICAO 6 priedo I dalies 48 pakeitimo projektu 6.18.1 standarto taikymo pradžios data atidedama iki 2025 m. sausio 1 d. (vietoje 2023 m. sausio 1 d.) ir nustatoma, kad jis taikomas tik lėktuvams, kurių pirmas individualus CofA išduotas ne anksčiau kaip 2024 m. sausio 1 d. (vietoje lėktuvų, kurių pirmas individualus CofA išduotas ne anksčiau kaip 2023 m. sausio 1 d.). Pagrindinės šių pakeitimų pasiūlymo priežastys:

- dideli vėlavimai, su kuriais susiduria visi atitinkami orlaivių gamintojai visame pasaulyje, siekdami aprūpinti lėktuvus būtina įranga,
- dideli vėlavimai diegiant ryšių infrastruktūrą, kad būtų laikomasi 9 priedėlio 2.4 standarto⁴ ir kad būtų užtikrintas visas jos operacinis pajėgumas, ir

¹ Valstybėms narėms rekomenduota pranešti apie skirtumą nuo ICAO 6.18.1 standarto, nes lėktuvai, kurių MOPSC yra ne daugiau kaip 19 krėslų, o MCTOM – nuo 27 000 kg iki 45 500 kg, į CAT.GEN.MPA.210 punkto taikymo sritį nepatenka.

² 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.

³ CofA – tinkamumo skraidyti pažymėjimas.

- nepakankamai laiko gelbėjimo koordinavimo centrams ir oro eismo paslaugų tarnyboms parengti ir pritaikyti savo procedūras.

Pastaba. Priimtinos CAT.GEN.MPA.210 punkto atitikties užtikrinimo priemonės apima patvarumo ir tikslumo sąlygas, kurios yra griežtesnės nei nurodytosios ICAO 6 priedo I dalies 6.18 standarte ir 9 priedėlyje. Orlaivių gamintojai siekia sumontuoti savo lėktuvuose įrangą, kuri atitiks tiek ICAO 6.18.1 standartą, tiek CAT.GEN.MPA.210 punktą, kad šie lėktuvai galėtų būti naudojami ES ir visame pasaulyje be modifikacijų ir apribojimų. Dėl to reikia atlikti gerokai daugiau darbo tą įrangą projektuojant ir sertifikuojant.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Pagrindiniai pokyčiai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

ICAO 6 priedo 48 pakeitimo projektu ICAO 6 priedo I dalies 6.18.1 standarto taikymo pradžios data atidedama dvejiems metams:

„6.18.1 Nuo 2025 m. sausio 1 d. pagal 9 priedėlį visi lėktuvai, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 27 000 kg ir kurių individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą išduotas 2024 m. sausio 1 d. arba vėliau, patyrę avariją turi autonomiškai perduoti informaciją, iš kurios vežėjas galėtų nustatyti buvimo vietą, bent kartą per minutę.“

3.2. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu

Visi orlaivių gamintojai labai vėluoja užtikrinti atitiktį ICAO 6 priedo I dalies 6.18.1 standartui ir ES orlaivių naudojimo skrydžiams taisyklių CAT.GEN.MPA.210 punktui. Palikus galioti dabartinę taikymo pradžios datą, greičiausiai susiklostys tokia padėtis, kai daug ES įsisteigusių orlaivių naudotojų turės prašyti laikinų išimčių dėl lėktuvų, pristatytų 2023 m., ir atlikti labai brangiai kainuojančias įrangos modifikacijas. Gali būti, kad tokias laikinas išimtis reikės pratęsti iki 2024 m., kad būtų suteikta pakankamai laiko visiems atitinkamiems lėktuvams modifikuoti. Be to, iki 2024 m. gali nepavykti užtikrinti viso ryšių infrastruktūros operacinio pajėgumo ir visiškos oro eismo paslaugų tarnybų ir gelbėjimo koordinavimo centrų parengties. ES įsisteigę orlaivių naudotojai turi nedaug svertų paspartinti ICAO 6.18.1 standarto ir CAT.GEN.MPA.210 punkto įgyvendinimą.

Siūlomas ICAO 6 priedo I dalies 6.18.1 standarto taikymo pradžios datos pakeitimas turi ribotą poveikį aviacijos saugai, nes šis ICAO standartas tėra viena iš priemonių, kurių ICAO ėmėsi avariją patyrusio orlaivio buvimo vietos nustatymui palengvinti. Daugumą lėktuvų, kuriems taikomas 6.18.1 standartas, vežėjas taip pat seka, kai skrendama virš vandenynų teritorijų, pagal ICAO 6 priedo I dalies 3.5.3 standartą (perkeltą kaip ES orlaivių naudojimo skrydžiams taisyklių CAT.GEN.MPA.205 punktą), taip pat pagal ICAO 6 priedo I dalies 6.17.3 standartą (perkeltą kaip ES orlaivių naudojimo skrydžiams taisyklių CAT.IDE.A.280 punktą) juose įrengti du aviaciniai avariniai radijo švyturiai.

Todėl Sąjunga turėtų pritarti pasiūlymui atidėti ICAO 6 priedo I dalies 6.18.1 standarto taikymo pradžios datą.

⁴ ICAO 6 priedo I dalies 9 priedėlio 2.4 standarte reikalaujama, kad tarp organizacijų, kurios turi turėti prieigą prie perduodamos informacijos, būtų bent oro eismo paslaugų tarnyba (-os) ir paieškos ir gelbėjimo koordinavimo centras (-ai) bei jų padaliniai.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis⁵.

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“⁶.

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 skirtumus pateikimo ir tų pranešimų sąlygų. Todėl Sąjungos pozicijos dėl tokių pranešimų priėmimas priklauso SESV 218 straipsnio 9 dalies taikymo sričiai.

Numatomas aktas gali stipriai paveikti ES teisės aktų, visų pirma Komisijos reglamento (ES) 965/2012 CAT.GEN.MPA.210 punkto, turinį.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

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

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis priimto akto tikslas ir turinys yra susiję su bendrąja transporto politika.

⁵ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo Vokietija prieš Tarybą, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

⁶ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo Vokietija prieš Tarybą, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

Todėl siūlomo sprendimo 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 tarybos 226-ojoje sesijoje, dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimo priėmimo

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimasis. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO);
- (2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose. ICAO taryboje šiuo metu yra septynių valstybių narių atstovai;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba gali patvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką ir įtraukti juos į Čikagos konvencijos priedus;
- (4) 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 nesutikimą;
- (5) 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, kokiu nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turėtų nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus;
- (6) per 226-ąją sesiją ICAO taryba turi priimti Čikagos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimą;
- (7) pagrindinis 6 priedo I dalies 48 pakeitimo tikslas yra atidėti 6.18.1 standarto taikymo pradžios datą iki 2025 m. sausio 1 d.;

- (8) tikslinga nustatyti poziciją, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu dėl numatomo 6 priedo I dalies 48 pakeitimo 226-ojoje ICAO tarybos sesijoje. Ši pozicija turėtų būti tokia: pritarti šiam pakeitimui, ir ją turėtų pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės, kartu veikdamos Sąjungos vardu,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 226-ojoje ar bet kurioje vėlesnėje ICAO tarybos sesijoje, yra pritarti visam siūlomam Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedo I dalies 48 pakeitimui.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės, kartu veikiančios Sąjungos vardu.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*