



Vijeće  
Europske unije

Bruxelles, 18. siječnja 2022.  
(OR. en)

5149/22

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2022/0003(NLE)

---

---

AVIATION 3  
ICAO 2  
RELEX 20

### PRIJEDLOG

---

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	17. siječnja 2022.
Za:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2022) 10 final
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje u ime Unije treba zauzeti na 225. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđenog donošenja izmjene 178. Priloga 1., izmjene 47. dijela I. Priloga 6., izmjene 40. dijela II. Priloga 6., izmjene 24. dijela III. Priloga 6., izmjene 7. Priloga 7., izmjene 109. Priloga 8., izmjene 91. sveska IV. Priloga 10., izmjene 17. sveska I. Priloga 14., izmjene 18. Priloga 17. i izmjene 29. Priloga 9. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

---

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2022) 10 final.

---

Priloženo: COM(2022) 10 final



Bruxelles, 17.1.2022.  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Prijedlog

## **ODLUKE VIJEĆA**

**o stajalištu koje u ime Unije treba zauzeti na 225. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđenog donošenja izmjene 178. Priloga 1., izmjene 47. dijela I. Priloga 6., izmjene 40. dijela II. Priloga 6., izmjene 24. dijela III. Priloga 6., izmjene 7. Priloga 7., izmjene 109. Priloga 8., izmjene 91. sveska IV. Priloga 10., izmjene 17. sveska I. Priloga 14., izmjene 18. Priloga 17. i izmjene 29. Priloga 9. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu**

## OBRAZLOŽENJE

### **1. PREDMET PRIJEDLOGA**

Ovaj se prijedlog odnosi na odluku o utvrđivanju:

- i. stajališta koje u ime Unije treba zauzeti na 225. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđenog donošenja izmjene 178. Priloga 1., izmjene 47. dijela I. Priloga 6., izmjene 40. dijela II. Priloga 6., izmjene 24. dijela III. Priloga 6., izmjene 7. Priloga 7., izmjene 109. Priloga 8., izmjene 91. sveska IV. Priloga 10., izmjene 17. sveska I. Priloga 14., izmjene 18. Priloga 17. i izmjene 29. Priloga 9. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu; te
- ii. stajališta koje u ime Unije treba zauzeti nakon što ICAO objavi donošenje izmjene 178. Priloga 1., izmjene 47. dijela I. Priloga 6., izmjene 40. dijela II. Priloga 6., izmjene 24. dijela III. Priloga 6., izmjene 7. Priloga 7., izmjene 109. Priloga 8., izmjene 91. sveska IV. Priloga 10., izmjene 17. sveska I. Priloga 14., izmjene 18. Priloga 17. i izmjene 29. Priloga 9. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu u odgovarajućim dopisima kojima poziva države ugovornice da obavijeste o svojem neslaganju s donesenim mjerama, o mogućim razlikama u odnosu na te mjere ili o usklađenosti s tim mjerama.

### **2. KONTEKST PRIJEDLOGA**

#### **2.1. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu**

Cilj je Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”) regulirati 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. U razdoblju 2019.–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 bilo kojeg od tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može u potpunosti uskladiti svoje propise ili praksu s bilo kojim od tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja smatra da je potrebno donijeti propise ili uvesti praksu koja se u bilo kojem konkretnom dijelu razlikuje od propisa i praksi utvrđenih međunarodnim standardom mora o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene tim međunarodnim standardom odmah obavijestiti ICAO.

### **2.3. Predviđeni akti ICAO-a i njihov odnos s postojećim propisima Unije**

Očekuje se da će na svojoj 225. ili bilo kojoj sljedećoj sjednici Vijeće ICAO-a donijeti:

- izmjenju 178. Priloga 1., koja se odnosi na globalno priznavanje elektroničkih dozvola za osoblje,
- izmjenju 47. dijela I. Priloga 6., koja se odnosi na operacije produljenog vremena preusmjeravanja (EDTO), prsluke za spašavanje za dojenčad, sustave za upozorenje na blizinu tla, sustave za uzbunjivanje i upozoravanje na premašivanje uzletno-sletne staze te operativno odobrenje,
- izmjenju 40. dijela II. Priloga 6., koja se odnosi na operativno odobrenje i na razmjernu odredbu u pogledu spasilačko-vatrogasne zaštite za opće zrakoplovstvo,
- izmjenju 24. dijela III. Priloga 6., koja se odnosi na operativno odobrenje, alternativna odredišta na moru za helikopterske operacije velikog doleta i opasnu robu,
- izmjenju 7. Priloga 7., koja se odnosi na registraciju, objavu iz registra i prijenos registracije zrakoplova,
- izmjenju 109. Priloga 8., koja se odnosi na odgovornosti države u slučaju preinaka i popravaka trećih strana, odredbe u pogledu gašenja požara u odjeljku za teret te održavanja zrakoplova koji nije registriran u državi koja je izdala odobrenje organizaciji za održavanje,
- izmjenju 91. sveska IV. Priloga 10., koja se odnosi na uvođenje sustava za izbjegavanje sudara u zraku X (ACAS X) i na smanjenje učestalosti lažnih upozorenja sustava ACAS na zrakoplovima opremljenima najnovijom verzijom sustava ACAS s mogućnošću hibridnog nadzora,
- izmjenju 17. sveska I. Priloga 14., koja se odnosi na spasilačko-vatrogasnu zaštitu za opće zrakoplovstvo,
- izmjenju 18. Priloga 17., koja proizlazi iz preispitivanja Priloga 17. provedenog na 32. sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa (AVSECP/32), koji je održan od 31. svibnja do 4. lipnja 2021.,
- izmjenju 29. Priloga 9., koja se odnosi na izbijanje zdravstvenih problema u zrakoplovstvu i borbu protiv trgovine ljudima, a proizlazi iz preporuka 12. sastanka Odbora za olakšavanje (FALP/12), koji je održan od 13. do 23. srpnja 2021.

(„predviđeni akti”).

Ciljevi su predviđenih akata sljedeći:

#### ***Izmjena 178. Priloga 1.***

Uvođenje poglavlja 5. Specifikacije za dozvole osoblja u Prilog 1. u pogledu provedbe sustava za elektroničke dozvole za osoblje kako bi se poboljšali učinkovitost i priznavanje takvih dozvola na svjetskoj razini.

Predviđa se da će se izmjena početi primjenjivati 3. studenoga 2022.

### ***Izmjena 47. dijela I. Priloga 6.***

Kad je riječ o EDTO-u, izmjena poglavlja 4. i brisanje cijelog privitka C. Izmjena se odnosi na sustave značajne za EDTO i cilj joj je pojasniti da se najrestriktivnija ograničenja duljine vremena preusmjeravanja u okviru EDTO-a ne mogu premašiti te da će se to morati uzeti u obzir pri otpremi. Privitak C, koji služi kao smjernice, briše se jer Priručnik za EDTO (dokument 10085) sadržava cjelokupne smjernice za EDTO.

Kad je riječ o prslucima za spašavanje za dojenčad, uvođenje nove napomene u dio I. Priloga 6. s dodatnim smjernicama u pogledu imanja prsluka za spašavanje za dojenčad. Ne postoji zakonska obveza prema kojoj su države ugovornice dužne izvijestiti o usklađenosti s napomenama ili o razlikama u odnosu na njih.

Kad je riječ o sustavima za upozorenje na blizinu tla (GPWS), a na temelju pregleda podataka o nedavnim nesrećama, unapređenje postojeće preporuke u standard u dijelu I. Priloga 6. u pogledu GPWS-a za zrakoplove s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju od 5 700 kg ili manjom, koji imaju odobrenje za prijevoz više od pet, ali ne više od devet putnika.

Kad je riječ o sustavima za uzbunjivanje i upozoravanje na premašivanje uzletno-sletne staze (ROAA-i), uvođenje novog standarda, uz nove definicije u poglavlju 1., kojim će se zahtijevati upotreba ROAAS-a za zrakoplove za komercijalni zračni prijevoz, uz ugradnju tijekom proizvodnje zrakoplova.

### ***Izmjena 47. dijela I. Priloga 6., izmjena 40. dijela II. Priloga 6. i izmjena 24. dijela III. Priloga 6. koje se odnose na operativne minimume aerodroma koji se temelje na performansama i uređaje za snimanje podataka o leta***

Kad je riječ o operativnom odobrenju u kontekstu operativnih minimuma aerodroma koji se temelje na performansama, taj koncept nudi mogućnost davanja operativnog odobrenja, tj. primjene nižih minimuma, na temelju performansi zemaljske infrastrukture i zrakoplovnih sustava.

Jedan je od ciljeva izmjena Priloga 6. izbjeći upućivanja na konkretne sustave – kao što su sustavi poboljšane vidljivosti (EVS-i) i zasloni u visini glave (HUD-ovi) – te upotrijebiti općenitiji, tehnološki neutralan tekst, kako bi se omogućio daljnji razvoj u tom području. Druga je izmjena uvođenje definicija osnovnog i naprednog tipa zrakoplova – pri čemu napredni tip zrakoplova ima dodatnu opremu povrh one koja je potrebna za rad, u usporedbi s osnovnim tipom zrakoplova koji ima samo nužnu opremu, te stoga ne ispunjava uvjete za dobivanje operativnog odobrenja. Ta se izmjena odnosi na prvu fazu uvođenja koncepta operativnih minimuma aerodroma koji se temelje na performansama u komercijalne operacije kako bi se olakšalo razumijevanje tog koncepta te omogućilo pisanje standarda na općenitiji način.

Osim toga, briše se privitak H dijela I. Priloga 6. jer se informacije o upotrebi sustava za automatsko slijetanje, zaslona u visini glave i sustava vidljivosti sada nalaze u Priručniku za operacije u svim vremenskim uvjetima (dokument 9365). Ne postoji zakonska obveza prema kojoj su države ugovornice dužne izvijestiti o usklađenosti sa smjernicama ili o razlikama u odnosu na njih.

Kad je riječ o uređajima za snimanje podataka o letu, izmjena postojećih standarda u Prilogu 6. radi uvođenja zahtjeva za proizvođače i ugrađivače sustava za snimanje podataka o letu kako bi se osigurala informacije potrebne za održavanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu. Zahtjevima se isto tako pojašnjava učestalost zadaće održavanja koja se odnosi na uređaj za snimanje podataka o letu.

***Izmjena 40. dijela II. Priloga 6. i izmjena 17. sveska I. Priloga 14. koje se odnose na odredbe u pogledu spasilačko-vatrogasne zaštite za opće zrakoplovstvo***

Uvođenje nove preporuke u odjeljak 2. dijela II. Priloga 6. (Operacije općeg zrakoplovstva) i novih standarda u odjeljak 3. dijela II. Priloga 6. (Veliki i turbomlazni avioni) te u poglavlje 9. sveska I. Priloga 14.

U odnosu na odjeljke 2. i 3. dijela II. Priloga 6. jasno utvrđivanje potrebe da operator uzme u obzir dostupnost opreme i usluga spasilačko-vatrogasne službe na aerodromu predviđene operacije.

Predloženom preporukom u odjeljku 2. dijela II. Priloga 6. predmetnim operatorima općeg zrakoplovstva (operatori u sustavu EU-a, operatori nekomercijalnih operacija) omogućuje se da procijene prikladnost aerodroma predviđene operacije i u tu procjenu uključe dostupnost spasilačko-vatrogasne opreme. Za operatore obuhvaćene odjeljkom 3. dijela II. Priloga 6. (operatori u sustavu EU-a, operatori nekomercijalnih operacija kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon), koji su dužni uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću (SMS), potrebu za uzimanjem u obzir dostupnosti spasilačko-vatrogasne opreme pri odabiru aerodroma trebalo bi obuhvatiti SMS-om tog operatora.

Osim toga, ICAO predlaže isključivanje općeg zrakoplovstva iz odredbi koje se odnose na spasilačko-vatrogasnu zaštitu iz sveska I. – Projektiranje aerodroma i aerodromske operacije, Priloga 14. – Aerodromi. Neke države trenutačni tekst tumače tako da svi aerodromi, bez obzira na veličinu i vrstu operacija, moraju imati namjensku spasilačko-vatrogasnu opremu. To predstavlja veliko opterećenje za male aerodrome, koji se koriste isključivo za operacije općeg zrakoplovstva, i dovelo je do ograničavanja radnog vremena aerodroma ili čak do njihova zatvaranja. Privremeno zatvaranje zračnih luka ili ograničavanje njihova radnog vremena samo po sebi predstavlja opasnost, osobito za zrakoplove općeg zrakoplovstva, koji imaju ograničeniji raspon vrsta goriva, često su ograničeni na dnevne operacije i više ovise o vremenskim uvjetima. Postojeći zahtjev u pogledu spasilačko-vatrogasne zaštite nije razmjeran, prvenstveno zbog toga što mala masa, brzina polijetanja i slijetanja te ograničen kapacitet goriva malih zrakoplova općeg zrakoplovstva vjerojatno neće dovesti do vrste nesreće pri polijetanju ili slijetanju koja bi zahtijevala aerodromsku vatrogasnu službu.

***Izmjena 24. dijela III. Priloga 6.***

Kad je riječ o alternativnim odredištima na moru za helikopterske operacije velikog doleta, izmjene standarda i preporučenih praksi kako bi se ukinula trenutačna preporučena praksa nekorištenja alternativnih odredišta na moru u neprijateljskim područjima. Od operatora se sad zahtijeva da pri donošenju odluke o korištenju takvih odredišta uzme u obzir sve relevantne čimbenike. Izmjenom se operatoru omogućuje da nakon provedene procjene rizika planira alternativno odredište na moru u neprijateljskim područjima. Cilj je omogućiti operatoru da sigurno i učinkovito upravlja optimiziranim korisnim teretom u odnosu na zahtjeve u pogledu goriva, doleta i preusmjerenja, istodobno održavajući razinu sigurnosti koja je najmanje jednaka onoj iz postojeće odredbe.

Kad je riječ o prijevozu opasne robe helikopterom, uključivanje novog poglavlja 12. u dio III. Priloga 6. Trenutačno u dijelu III. nema odgovarajućih standarda, osobito u pogledu odredbi koje se odnose na odgovornosti države operatora. Takve su odredbe potrebne kako bi se pronašlo rješenje za siguran nadzor prijevoza opasne robe i pojasnili zahtjevi za operatore koji nemaju dozvolu za prijevoz takve robe. Odredbe se temelje na onima koje su uključene u dio I. Priloga 6., a prilagođene su dijelu III. Priloga 6. Odredbe su usklađene s Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasne robe (dokument 9284, Tehničke upute).

Predviđa se da će se izmjene dijelova I., II. i III. Priloga 6. i sveska I. Priloga 14. početi primjenjivati 3. studenoga 2022.

#### ***Izmjena 7. Priloga 7.***

Kako bi se olakšao prijenos zrakoplova iz jedne države u drugu, uskladila postojeća praksa te poticale transparentnost i dosljednost u razmjeni podataka o vlasništvu zrakoplova među državama.

Kad je riječ o registraciji zrakoplova, promjena potvrde o registraciji kako bi se naznačilo da je izdana vlasniku zrakoplova, operatoru zrakoplova ili nekom drugom. Cilj je te promjene odraziti trenutačne poslovne prakse u zrakoplovnoj industriji, kao što je zakup, ako zrakoplovom upravlja subjekt koji nije vlasnik zrakoplova.

U pogledu odjave zrakoplova, uvođenje zahtjeva za izdavanje potvrde o odjavi registracije zrakoplova kad je zrakoplov objavljen. Trenutačno oblik i informacije u obavijesti ili potvrdi o odjavi registracije koju izdaju mnoge države nisu standardizirani, što dovodi do kašnjenja u registraciji.

Predviđa se da će se izmjena 7. Priloga 7. početi primjenjivati 2. studenoga 2023. Međutim, predviđa se da će se odredbe koje se odnose na potvrdu o registraciji početi primjenjivati 26. studenoga 2026.

#### ***Izmjena 109. Priloga 8.***

Izmjena SARP-ova u Prilogu 8. kako bi se povećala jasnoća te kako bi se osiguralo da države koje odobravaju bilo kakve preinake i popravke (tj. države izmjene projekta) jasno razumiju svoju odgovornost u pogledu kontinuirane plovidbenosti, odnosno kako bi se pojasnile mogućnosti koje pruža dizajn odjeljka za teret u pogledu gašenja požara u velikim zrakoplovima, helikopterima i malim zrakoplovima. Isto tako, dodaje se napomena kojom se pojašnjava da predložene odredbe u poglavlju 6. dijela II. ne sprečavaju organizaciju za održavanje da održava zrakoplov koji nije registriran u državi koja je izdala odobrenje organizaciji za održavanje te zrakoplov koji nije registriran. Ne postoji zakonska obveza prema kojoj su države ugovornice dužne izvijestiti o usklađenosti s napomenama ili o razlikama u odnosu na njih.

Predviđa se da će se izmjena 109. Priloga 8. početi primjenjivati 3. studenoga 2022.

#### ***Izmjena 91. sveska IV. Priloga 10.***

Izmjena postojećih SARP-ova iz sveska IV. Priloga 10. kako bi se uveo sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS X), odnosno povećala sigurnost, smanjila nepotrebna upozorenja, obuhvatili novi postupci i omogućila upotreba drugih izvora nadzornih podataka radi podupiranja novih tipova zrakoplova te kako bi se smanjila učestalost lažnih upozorenja sustava ACAS. Predviđa se da će se izmjena početi primjenjivati 3. studenoga 2022.

#### ***Izmjena 18. Priloga 17.***

Uvođenje novih i/ili izmjena postojećih SARP-ova iz Priloga 17. Čikaškoj konvenciji koji se odnose na kulturu sigurnosti, sigurnosne programe operatora zrakoplova, metode otkrivanja eksploziva u predanoj prtljazi te nacionalne programe kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa. Predviđa se da će se izmjena 18. početi primjenjivati u studenome 2022.

#### ***Izmjena 29. Priloga 9.***

Predložena izmjena 29. Priloga 9. uključuje, među ostalim, nove i/ili revidirane odredbe o izvanrednim stanjima u području javnog zdravlja, sigurnosti putovanja i zdravstvenim

potvrđama, humanitarnim i repatrijacijskim letovima, olakšavanju putovanja zrakoplovom za osobe s invaliditetom, pomoći žrtvama zrakoplovnih nesreća i njihovim obiteljima, trgovini ljudima te manju izmjenu u napomeni koja se odnosi na podatke iz evidencije podataka o putnicima (PNR) kako bi se pojasnio izraz „prenošenje”.

Posebno kad je riječ o zdravlju, Odbor za zračni promet (ATC) (C-DEC 219/3) odobrio je 15. travnja 2020. mandat radne skupine koja je zadužena za preispitivanje svih SARP-ova iz Priloga 9. povezanih sa zdravljem i odgovarajućih smjernica, izradu prijedloga za nove i/ili revidirane odredbe Priloga 9. te sastavljanje relevantnih smjernica. Time bi se trebale osigurati djelotvorne mjere ICAO-a, a koje države provode putem zrakoplovnih tijela i koje sadržavaju zahtjeve za operatore zrakoplova i zračnih luka te ostale dionike.

Pri razmatranju uključivanja novih i revidiranih SARP-ova koji se odnose na zdravlje radna skupina predložila je nove definicije i izmjene poglavlja 1. (dezinsekcija i dezinfekcija zrakoplova), poglavlja 6. (o planu zračne luke u slučaju opasnosti kako bi se uključila izbijanja bolesti) i poglavlja 8. (o prikupljanju zdravstvene dokumentacije, primjenom digitalnih rješenja ako je moguće) te je dogovorila uvođenje novog poglavlja (poglavlje 10.) u Prilog 9. – Olakšavanje. Cilj je novog poglavlja 10. objediniti nove i revidirane SARP-ove koji se odnose na zdravlje, uključujući premještanje nekih od postojećih SARP-ova koji se odnose na zdravlje iz drugih poglavlja Priloga 9. u predloženo novo poglavlje 10. To će se poglavlje sastojati od tri odjeljka: A. Međunarodni zdravstveni propisi i povezane mjere, B. Pregled zdravstvene dokumentacije te C. Sprečavanje i ublažavanje zaraznih bolesti. Međutim, zbog intenzivnog rada na novim i revidiranim SARP-ovima te vremenskih ograničenja radna skupina nije mogla objediniti SARP-ove kako bi u potpunosti formirala novo poglavlje 10.

Na svojem 12. sastanku Odbor za olakšavanje preispitao je i uključio u svoje završno izvješće preporuke radne skupine i njezine predložene SARP-ove s dodatnim napomenama. Neki su SARP-ovi izmijenjeni tijekom sastanka Odbora, pri čemu je na kraju postignut konsenzus među sudionicima. Raspravama su obuhvaćeni politika praćenja kontakata i status zdravstvene dokumentacije pri ulasku ili provozu. Osim toga, Odbor se složio u pogledu uvođenja manjih promjena u obrazac za određivanje lokacije putnika.

Nadalje, Radna skupina za sprečavanje trgovine ljudima Odbora za olakšavanje ICAO-a izradila je sveobuhvatnu strategiju. To uključuje izradu smjernica i pružanje pomoći državama članicama:

a) pri stvaranju i provedbi sveobuhvatne strategije, koja se odnosi na olakšavanje, za borbu protiv trgovine ljudima u civilnom zrakoplovstvu; i

b) pri donošenju politika i uspostavi protokola koji se odnose na odgovaranje na incidente za koje se sumnja da su povezani s trgovinom ljudima i koji uključuju jasno utvrđene linije izvješćivanja tijela za izvršavanje zakonodavstva, odgovaranje na slučajeve moguće trgovine ljudima te koordinaciju među državnim agencijama, državama i dionicima (uključujući zračne luke i zračne prijevoznike).

Tom se sveobuhvatnom strategijom dopunjuju postojeće politike i smjernice ICAO-a za borbu protiv trgovine ljudima te drugi resursi za usmjeravanje sektora zrakoplovstva u njegovu radu na suzbijanju trgovine ljudima, uključujući opću rezoluciju, dvije preporučene prakse, smjernice za osposobljavanje, smjernice za izvješćivanje, program osposobljavanja i anketu provedenu među državama članicama.

Predviđa se da će se te promjene iz izmjene 29. početi primjenjivati u studenome 2022.

### 3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

#### 3.1. Glavne izmjene i njihov odnos s postojećim pravilima Unije

##### ***Izmjena 178. Priloga 1. koja se odnosi na globalno priznavanje elektroničkih dozvola za osoblje***

Kao odgovor na preporuke dane na 39. zasjedanju Skupštine ICAO-a Tajništvo ICAO-a analiziralo je izvedivost uvođenja standarda u Prilog 1. – Izdavanje dozvola za osoblje, za provedbu sustava elektroničkog izdavanja dozvola za osoblje radi povećanja sigurnosti i učinkovitosti. Analiza je pokazala da je izmjena Priloga 1. kojom se omogućuje optimalna upotreba elektroničkih dozvola za osoblje izvediva ako se posebna pažnja posveti izbjegavanju nepotrebnog opterećivanja drugih država koje bi trebale provjeravati vjerodostojnost i valjanost dozvole. Osnovana je Radna skupina za elektroničke dozvole za osoblje, čija je zadaća, među ostalim, preispitati analizu koju je provelo Tajništvo ICAO-a i sastaviti predložene odredbe kojima bi se pažljivo razmotrilo prihvaćanje elektroničkog izdavanja dozvola u drugim državama.

ICAO se putem dopisa AN 12/1.1.25-20/112 savjetovao s državama članicama o predloženim izmjenama, uključujući prijedloge izmjena Priloga 1. Čikaškoj konvenciji.

Izmjene koje su prvotno predložene u dopisu AN 12/1.1.25-20/112 odnose se na uvođenje elektroničkih dozvola za osoblje na samostalnim mobilnim elektroničkim uređajima za prikaz, uz dozvole koje se izdaju na papiru najbolje kakvoće ili drugom odgovarajućem materijalu, uključujući plastične kartice.

Nakon preporuke Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) u pogledu dopisa AN 12/1.1.25-20/112, mnoge države članice EU-a prepoznale su relevantne prednosti koje pruža elektroničko izdavanje dozvola i ne predviđaju nikakve posebne nedostatke.

Predviđenim izmjenama može se presudno utjecati na sadržaj zakonodavstva EU-a, osobito Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011<sup>1</sup> i Uredbe Komisije (EU) br. 2015/340<sup>2</sup>. Novi SARP-ovi ICAO-a morat će se uvesti u zakonodavstvo na razini cijelog EU-a kako bi se izmijenio trenutačni pravni okvir te uredili oblik, vrsta i certificiranje samostalnih mobilnih elektroničkih uređaja za prikaz, kao i mogućnost pristupanja relevantnim podacima uz povezanost s internetom i bez nje, uz istodobnu zaštitu integriteta, privatnosti i sigurnosti osobnih podataka.

##### ***Izmjena 47. dijela I. Priloga 6., izmjena 40. dijela II. Priloga 6., izmjena 24. dijela III. Priloga 6. i izmjena 17. sveska I. Priloga 14.***

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 311, 25.11.2011., str. 1.–193.

<sup>2</sup> Uredba Komisije (EU) 2015/340 od 20. veljače 2015. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka koji se odnose na dozvole i certifikate kontrolora zračnog prometa u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, o izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 805/2011, SL L 63, 6.3.2015., str. 1.–122.

Izmjenu 47. dijela I. Priloga 6. koja se odnosi na EDTO trebalo bi prenijeti u Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012<sup>3</sup>.

Izmjena 47. dijela I. Priloga 6. koja se odnosi na prsluke za spašavanje za dojenčad odgovara postojećim pravilima iz Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012, koja se odnose na opremanje prslucima za spašavanje ili odgovarajućim plutajućim uređajima za dojenčad i smještaj tih prsluka. Isto se odnosi na GPWS. EASA je dostavila informacije koje podupiru analizu troškova i koristi koju je proveo ICAO. Tom je analizom utvrđen pozitivan omjer troškova i koristi za ovu izmjenу kad je riječ o ugradnji tijekom proizvodnje zrakoplova, ali ne i naknadnoj ugradnji. Neće biti potrebno mijenjati pravila EU-a.

Izmjena 47. dijela I. Priloga 6. koja se odnosi na ROAAS-e odgovara postojećim pravilima iz Uredbe Komisije (EU) br. 2015/640<sup>4</sup>. Neće biti potrebno mijenjati pravila EU-a.

Izmjena 47. dijela I. Priloga 6., izmjena 40. dijela II. Priloga 6. i izmjena 24. dijela III. Priloga 6. koje se odnose na operativno odobrenje u kontekstu operativnih minimuma aerodroma koji se temelje na performansama, odgovaraju postojećim pravilima iz Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012. Neće biti potrebno mijenjati pravila EU-a.

Izmjena 47. dijela I. Priloga 6., izmjena 40. dijela II. Priloga 6. i izmjena 24. dijela III. Priloga 6. koje se odnose na uređaje za snimanje podataka o letu. Istrage nesreća i ozbiljnih nezgoda koje je provodilo nekoliko država bile su otežane jer se sustavi za snimanje podataka o letu ugrađeni u predmetne zrakoplove (sustav za snimanje podataka o letu i/ili sustav za snimanje zvuka u pilotskoj kabini) nisu održavali u ispravnom stanju. To je uzrokovalo probleme s datotekama preuzetima s uređaja za snimanje podataka o letu (kao što su nedostatak informacija, neispravne vrijednosti parametara ili nerazumljive audiosnimke). Jedan od čimbenika koji je pridonio tom problemu činjenica je da su informacije o održavanju sustava za snimanje podataka o letu u ispravnom stanju često nepotpune. Operatori moraju osigurati trajnu ispravnost sustava za snimanje podataka o letu, ali bez odgovarajućih informacija ne mogu ispuniti taj zahtjev.

Prijedlozima iz ICAO-ova dopisa SP 55/4-20/94 mijenjaju se standardi ICAO-a tako da se standardi iz Dodatka 8. premještaju u dio I. Priloga 6., iz Dodatka 2.3. u dio II. Priloga 6. i iz Dodatka 4. u dio III. Priloga 6. Tim se prijedlozima:

1. mijenjaju standardi ICAO-a koji se primjenjuju na proizvođače sustava za snimanje podataka o letu i uvode standardi ICAO-a koji se primjenjuju na ugrađivače sustava za snimanje podataka o letu kako bi se od tih organizacija moglo zahtijevati da osiguraju informacije koje su operatorima dovoljne za održavanje tih uređaja u ispravnom stanju;
2. mijenjaju standardi ICAO-a koji se primjenjuju na zadaću održavanja uređaja za snimanje podataka o letu (takozvana „kalibracija uređaja za snimanje podataka o letu”) radi pojašnjavanja njezine učestalosti.

---

<sup>3</sup> 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, SL L 296, 25.10.2012., str. 1.–148.

<sup>4</sup> Uredba Komisije (EU) 2015/640 od 23. travnja 2015. o dodatnim specifikacijama u pogledu plovidbenosti za određenu vrstu operacija i o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012, SL L 106, 24.4.2015., str. 18.–22.

U preporuci za odgovor na taj dopis, koji je poslan državama članicama EU-a, EASA je poduprla cilj predloženih izmjena opisan u točki 1., ali predložila je neke izmjene u tekstu. Kad je riječ o točki 2., EASA je napomenula da bi jedan od standarda ICAO-a trebalo ukloniti umjesto donošenja njegove predložene izmjene.

U svojem odgovoru na ICAO-ov dopis SP 55/4-20/94 12 država članica EU-a ponovilo je analizu i napomene EASA-e. Ostale države članice EU-a nisu odgovorile na taj dopis.

Nakon savjetovanja o dopisu SP 55/4-20/94 Tajništvo ICAO-a prihvatilo je izmjene koje nisu redaktorske, a predložile su ih EASA i države članice EU-a, osim za prijedlog EASA-e o uklanjanju standarda ICAO-a. Predložene izmjene neće utjecati na uredbe EU-a, ali će najvjerojatnije dovesti do izmjena nekih prihvatljivih načina osiguravanja usklađenosti s pravilima o letaćkim operacijama i/ili do manjih izmjena certifikacijskih specifikacija (CS-ETSO, CS-25 i CS-29).

Izmjena 40. dijela II. Priloga 6. i izmjena 17. sveska I. Priloga 14. koje se odnose na odredbe o spasilačko-vatrogasnoj zaštiti za opće zrakoplovstvo trebalo bi prenijeti u Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012, odnosno Uredbu Komisije (EU) br. 139/2014<sup>5</sup>.

Izmjenom 24. dijela III. Priloga 6. koja se odnosi na alternativna odredišta na moru za helikopterske operacije velikog doleta predlažu se sigurnosni kriteriji te potreba za odobrenjem. Ti prijedlozi odgovaraju pravilima iz Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012. Neće biti potrebno mijenjati propise EU-a.

Izmjenom 24. dijela III. Priloga 6. koja se odnosi na opasnu robu ne zahtijevaju se izmjene propisa EU-a jer se Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 izravno upućuje na Prilog 18. ICAO-a i povezane tehničke upute.

#### ***Izmjena 7. Priloga 7. koja se odnosi na registraciju, odjavu iz registra i prijenos registracije zrakoplova***

Izmjenom 7. Priloga 7. utvrđuju se načini provedbe registracije zrakoplova prilagodbom predložka potvrde o registraciji i uvođenjem predložka potvrde o odjavi.

Iako potvrde o registraciji ili odjavi zrakoplova trenutačno nisu uređene pravom EU-a, izmjena 7. Priloga 7. odnosi se na područje obuhvaćeno Uredbom (EZ) br. 1008/2008<sup>6</sup>, kojom se uspostavlja opći okvir za registraciju zrakoplova na razini EU-a. Načelo na kojem se temelji izmjena 7. Priloga 7. kako bi se [olakšao prijenos zrakoplova iz jedne države u drugu odgovara pravilima iz Uredbe \(EZ\) br. 1008/2008.](#)

#### ***Izmjena 109. Priloga 8., koja se odnosi na odgovornosti države u slučaju preinaka i popravaka trećih strana***

Izmjenom dijela I. i dijela II. Priloga 8. u poglavlju 4. pojašnjavaju se odgovornosti države projektiranja preinake te se ona na odgovarajući način razlikuje od izvorne države projektiranja ili proizvodnje zrakoplova, motora ili elise. To uključuje primanje i evaluaciju informacija o oštećenjima te kreiranje i distribuciju obveznih informacija o kontinuiranoj plovidbenosti. Novi su SARP-ovi ograničeni samo na pojašnjavanje odgovornosti povezanih s obveznim informacijama o kontinuiranoj plovidbenosti jer se postojećim SARP-ovima već

---

<sup>5</sup> Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 44, 14.2.2014., str. 1.–34.

<sup>6</sup> Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, SL L 293, 31.10.2008., str. 3.

zahtijeva da projektiranje i/ili izrada tih preinaka i/ili popravaka budu prihvatljivi državni registracije predmetnog zrakoplova.

Sustav kojim EASA može ispuniti svoju odgovornost (kao država projektiranja ili kao država projektiranja preinake) već je predviđen Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012<sup>7</sup>. Taj sustav uključuje primanje i evaluaciju informacija o oštećenjima te kreiranje i distribuciju obveznih informacija o kontinuiranoj plovidbenosti.

#### ***Izmjena 109. Priloga 8., koja se odnosi na odredbe o gašenju požara u odjeljku za teret***

Izmjenom se pojašnjavaju mogućnosti koje pruža dizajn odjeljka za teret kad je riječ o gašenju požara u velikim zrakoplovima. Tom se izmjenom ne uvode novi zahtjevi za postojeću flotu. Umjesto toga, njome se jezik usklađuje s onim što se zahtijeva u važećim standardima plovidbenosti država projektiranja, koji su već prihvaćeni za postojeću flotu i primjenjuju se na novoprojektirane zrakoplove.

Ti predloženi SARP-ovi ne utječu na Uredbu Komisije (EU) br. 748/2012 jer su povezani zahtjevi već uključeni u certifikacijsku specifikaciju (CS-25 „Veliki zrakoplovi”) koju je EASA izdala u skladu s člankom 76. točkom 3. Uredbe (EU) 2018/1139.

Osim toga, izmjenom se uvode nove odredbe sa zahtjevima (za velike zrakoplove) i preporukama (za helikoptere i male zrakoplove) u skladu s kojima nositelji odobrenja projekta moraju operatoru pružiti informacije o mogućnostima zaštite od požara u odjeljku za teret, u skladu sa svjedodžbom za novoproducirane i novoprojektirane zrakoplove. EASA je sudjelovala u izradi tih SARP-ova i smatra da će oni pomoći operatorima pri utvrđivanju ograničenja konkretnih sustava za gašenje požara u odjeljku za teret.

Ti će SARP-ovi utjecati na Uredbu Komisije (EU) br. 2015/640. Nakon što ih donese Vijeće ICAO-a EASA-in će cilj biti programirati zaduženje za prenošenje tih SARP-ova.

#### ***Izmjena 91. sveska IV. Priloga 10.***

Nakon datuma provedbe sustavima ACAS X/TCAS 7.1 bit će opremljeni različiti tipovi zrakoplova, koje će trebati povezati sa zemaljskim sustavima. ICAO mora dodatno utvrditi i detaljno opisati utjecaj koji takva mješovita flota opremljena tim sustavima ima na pružatelje usluga u zračnoj plovidbi. Iako to nije uključeno u prethodni dopis, kako bi se olakšale istrage nezgoda, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi ažurirati svoje zemaljske sustave kako bi izvukli broj dijela programske opreme sustava ACAS. Osim toga, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi koji upotrebljavaju indikaciju obveznog vertikalnog razdvajanja (RA) možda će morati prilagoditi dekodiranje izvješća o RA indikaciji, ovisno o tome koje se detaljne informacije iz izvješća o RA indikaciji prikazuju njihovim kontrolorima. Budući da postoje operativne razlike između sustava ACAS II i ACAS Xa, utjecaj takvih razlika mora se detaljno opisati u Priručniku za ACAS (dokument 9863).

Utjecaj na operatore zrakoplova neće biti znatan jer uvođenje opreme za sustav ACAS X nije obvezno. Glavne razlike sustava ACAS X odnose se na logiku izbjegavanja sudara i izvore nadzornih podataka. Budući da je algoritam izbjegavanja vidljiv pilotu te s obzirom na malu mogućnost da pilot dobije RA indikaciju sustava ACAS II, u kombinaciji s postupcima koji ostaju isti, moglo bi se reći da osposobljavanje možda neće biti potrebno. Međutim, tijekom

---

<sup>7</sup> Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. kolovoza 2012. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, SL L 224, 21.8.2012., str. 1.–85.

mogućih konfliktnih situacija koje zahtijevaju intervenciju sustava za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS X), ACAS Xa pružit će smjernice za rješavanje situacije sa sličnim, ali ne identičnim vremenima upozorenja, trajanjima i sljedovima kao u slučaju sustava TCAS II verzije 7.1. Budući da se očekuje da će ta optimizirana sigurnosna logika smanjiti nepotrebna upozorenja u nekonfliktnim situacijama, RA indikacija sustava ACAS Xa možda se neće izdati pod istim uvjetima kao u slučaju sustava TCAS II verzije 7.1.

Budući da postoje operativne razlike između sustava ACAS II s logikom izbjegavanja sudara verzije 7.1 i sustava ACAS Xa (čak i ako su postupci isti), te bi razlike trebalo zabilježiti. U izmjeni se zapravo navodi da se smjernice za sustave usklađene sa sustavom TCAS 7.1 i sustave usklađene sa sustavom ACAS X nalaze u Priručniku za sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS) (dokument 9863). Međutim, do danas nisu dovršene izmjene Priručnika za ACAS (dokument 9863).

Europski regulatorni okvir trebalo bi ažurirati tako da se njime obuhvati upotreba sustava ACAS X.

Uredbe i/ili povezane smjernice na koje utječe izmjena uključuju Uredbu Komisije (EU) br. 1332/2011<sup>8</sup> o zahtjevima upotrebe zajedničkoga zračnog prostora i operativnim procedurama za izbjegavanje sudara u zraku i Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012 o letačkim operacijama. Moguć je utjecaj na ostale propise i njihove povezane prihvatljive načine usklađivanja i smjernice. Ažurirati bi trebalo i Certifikacijsku specifikaciju EASA-e za opremu za komunikaciju, navigaciju i nadzor zrakoplova (CS-ACNS) te Certifikacijske specifikacije za naredbe o europskim tehničkim standardima (CS-ETSO).

#### ***Izmjena 18. Priloga 17.***

Odbor za zaštitu zračnog prometa ICAO-a preispitao je Prilog 17. na svojem 32. sastanku, koji je održan u virtualnom obliku od 31. svibnja do 4. lipnja 2021. Vijeće ICAO-a razmotrilo je prijedloge izmjena Priloga 17. iznesene na 11. sastanku u okviru svoje 223. sjednice održane 25. lipnja 2021. U dopisu AS 8/2.1-21/48 Confidential od 20. srpnja 2021. glavni tajnik ICAO-a obavijestio je države o prijedlogu izmjene 18. Priloga 17.

Predloženim izmjenama uvode se novi i/ili mijenjaju postojeći SARP-ovi iz Priloga 17. koji se odnose na kulturu sigurnosti, sigurnosne programe operatora zrakoplova, metode otkrivanja eksploziva u predanoj prtljazi te nacionalne programe kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa.

Većina novih ili revidiranih odredbi uvedenih izmjenom 18. Priloga 17. neće zahtijevati nikakve izmjene prava Unije jer su već dio tog prava. Međutim, jedan novi standard koji se uvodi u području preventivnih sigurnosnih mjera zahtijeva izmjenu Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1998<sup>9</sup>. Tom će se izmjenom osigurati proširenje postupaka koji su uspostavljeni za postupanje s neidentificiranom prtljagom kako bi se obuhvatili i sumnjivi predmeti.

#### ***Izmjena 29. Priloga 9.***

---

<sup>8</sup> Uredba Komisije (EU) br. 1332/2011 od 16. prosinca 2011. o zahtjevima uporabe zajedničkoga zračnog prostora i operativnim procedurama za izbjegavanje sudara u zraku, SL L 336, 20.12.2011., str. 20.–22.

<sup>9</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 od 5. studenoga 2015. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa, SL L 299, 14.11.2015., str. 1.–142.

Većina novih ili revidiranih odredbi predloženih izmjenom 29. Priloga 9. ne zahtijeva nikakve izmjene prava Unije jer su ti standardi već obuhvaćeni tim pravom. Kad je riječ o dijelu koji se odnosi na trgovinu ljudima, nacionalno pravo povezano s prijevozom uključuje Okvirnu odluku Vijeća Europske unije iz 2002. o jačanju kaznenopravnog okvira za sprečavanje pomaganja neovlaštenog ulaska, tranzita i boravka<sup>10</sup>, Konvenciju Vijeća Europe o suzbijanju trgovanja ljudima iz 2005.<sup>11</sup> te Direktivu Europske unije o sprečavanju i suzbijanju trgovanja ljudima i zaštiti njegovih žrtava iz 2011.<sup>12</sup> Kad je riječ o evidenciji podataka o putnicima, izmijenjena je samo napomena kako bi se pojasnio izraz „prenošenje”. Ti su elementi već obuhvaćeni Direktivom 2016/681 o uporabi podataka iz evidencije podataka o putnicima (PNR) u svrhu sprečavanja, otkrivanja, istrage i kaznenog progona kaznenih djela terorizma i teških kaznenih djela<sup>13</sup>.

### **3.2. Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije**

Unija prepoznaje potrebu za uspostavom usklađenog regulatornog okvira na međunarodnoj razini.

Provedba sustava za elektroničko izdavanje dozvola smatra se prednošću i trebalo bi je poduprijeti.

Predložene izmjene Priloga 6. i sveska I. Priloga 14. obuhvaćaju alternativna odredišta na moru, spasilačko-vatrogasnu zaštitu za opće zrakoplovstvo, nekoliko smjernica koje proizlaze iz 5. i 6. sastanka Odbora za letačke operacije (OPS) te trajnu ispravnost uređaja za snimanje podataka o letu. Budući da većina novih izmjena Priloga 6. odgovara postojećim pravilima EU-a te da se ostale smatraju primjerenima, predlaže se da se u ime Unije podrže izmjene.

Budući da većina novih SARP-ova u izmjeni 109. Priloga 8. odgovara postojećim pravilima EU-a te da se ostali smatraju primjerenima, predlaže se da se u ime Unije podrži prijedlog.

Osim toga, Unija prepoznaje potrebu da se osiguraju usklađene razine sigurnosti te da se provedu unaprijeđene tehnologije kako se predlaže izmjenom sveska IV. Priloga 10.

Stoga, stajalište koje treba zauzeti u ime Unije o predloženim izmjenama Čikaške konvencije, pod uvjetom da Vijeće ICAO-a donese predložene izmjene bez znatnih promjena, trebalo bi biti da u odgovoru na odgovarajuće dopise ICAO-a ne obavješćuje o neslaganju, već priopćuje suglasnost s donesenim mjerama. Ako bi zakonodavstvo Unije odstupalo od novodonesenih standarda ICAO-a nakon predviđenog datuma početka primjene tih standarda, tj. 3. studenoga 2022., o razlikama u odnosu na te konkretne standarde trebalo bi obavijestiti ICAO, ali samo za vrijeme koje je potrebno za dovršetak njihove provedbe u pravu Unije.

Predložena izmjena 18. Priloga 17. uključuje, među ostalim, nove i/ili revidirane odredbe o: novoj preporučenoj praksi o kulturi sigurnosti, novom standardu o sigurnosnim programima operatera zrakoplova, novom standardu o metodama otkrivanja eksploziva u predanoj prtljazi te o novom standardu u kojem su navedeni ključni elementi nacionalnog programa kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa.

---

<sup>10</sup> Okvirna odluka Vijeća od 28. studenoga 2002. o jačanju kaznenopravnog okvira za sprečavanje pomaganja neovlaštenog ulaska, tranzita i boravka, SL L 328, 5.12.2002., str. 1.–3.

<sup>11</sup> Konvencija Vijeća Europe o suzbijanju trgovanja ljudima (CETS br. 197), dostupno na <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

<sup>12</sup> Direktiva 2011/36/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 5. travnja 2011. o sprečavanju i suzbijanju trgovanja ljudima i zaštiti njegovih žrtava, SL L 101, 15.4.2011., str. 1.–11.

<sup>13</sup> Direktiva (EU) 2016/681 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o uporabi podataka iz evidencije podataka o putnicima (PNR) u svrhu sprečavanja, otkrivanja, istrage i kaznenog progona kaznenih djela terorizma i teških kaznenih djela, SL L 119, 4.5.2016., str. 132.–149.

Cilj je svih tih odredbi jačanje temelja zaštite zračnog prometa na svjetskoj razini, te bi ih stoga trebalo u cijelosti podržati. Većina predloženih odredbi već je dio prava Unije, te su ih stoga provele države članice.

Cilj izmjene 7. Priloga 7. jest olakšati prijenos zrakoplova iz jedne države u drugu. S obzirom na dopuštanje registracije zrakoplova u drugoj državi članici ili u trećoj zemlji postojeća pravila EU-a temelje se na istom načelu. Tu bi izmjenu stoga trebalo podržati.

Cilj je izmjene 29. Priloga 9. povećati spremnost za buduće pandemije, primjenom iskustva stečenog tijekom pandemije bolesti COVID-19 i uspostavom prvog odgovarajućeg zdravstvenog odgovora na sve buduće pandemije, ali i nastaviti borbu protiv trgovine ljudima donošenjem sveobuhvatne strategije. Nadalje, ta izmjena sadržava manje, ali korisne izmjene koje se odnose na repatrijacijske letove i putovanja zrakoplovom za osobe s invaliditetom te izmjenu napomene koja se odnosi na PNR. Tu bi izmjenu stoga trebalo podržati.

#### **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 kad 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 sporazuma<sup>14</sup>.

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”<sup>15</sup>.

###### *4.1.2. Primjena na ovaj predmet*

Vijeće ICAO-a tijelo je osnovano na temelju sporazuma, odnosno Čikaške konvencije.

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 neslaganju i o razlikama te o uvjetima tih obavijesti. Stoga je donošenje stajališta Unije u pogledu takvih obavijesti obuhvaćeno područjem primjene članka 218. stavka 9. UFEU-a.

Većina predviđenih akata može presudno utjecati na sadržaj zakonodavstva EU-a, konkretno na Uredbu Komisije (EU) br. 1178/2011, Uredbu Komisije (EU) br. 1139/2018, Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012, Uredbu Komisije (EU) br. 2015/640, Uredbu (EZ) br. 1008/2008, Uredbu Komisije (EU) br. 139/2014, Uredbu Komisije (EU) br. 1332/2011 i Uredbu Komisije (EU) br. 2015/1998.

---

<sup>14</sup> Presuda Suda Europske unije od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

<sup>15</sup> Presuda Suda Europske unije od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61.–64.

## **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.

Prijedlog

**ODLUKE VIJEĆA**

**o stajalištu koje u ime Unije treba zauzeti na 225. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđenog donošenja izmjene 178. Priloga 1., izmjene 47. dijela I. Priloga 6., izmjene 40. dijela II. Priloga 6., izmjene 24. dijela III. Priloga 6., izmjene 7. Priloga 7., izmjene 109. Priloga 8., izmjene 91. sveska IV. Priloga 10., izmjene 17. sveska I. Priloga 14., izmjene 18. Priloga 17. i izmjene 29. Priloga 9. 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 promet, 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 toj konvenciji.
- (4) Vijeće ICAO-a trebalo bi na svojoj 225. sjednici donijeti izmjenu 178. Priloga 1., izmjenu 47. dijela I. Priloga 6., izmjenu 40. dijela II. Priloga 6., izmjenu 24. dijela III. Priloga 6., izmjenu 7. Priloga 7., izmjenu 109. Priloga 8., izmjenu 91. sveska IV. Priloga 10., izmjenu 17. sveska I. Priloga 14., izmjenu 18. Priloga 17. i izmjenu 29. Priloga 9. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.
- (5) Glavna je svrha izmjene Priloga 1. omogućiti provedbu sustava elektroničkog izdavanja dozvola za osoblje radi povećanja učinkovitosti.
- (6) Glavna je svrha izmjena dijelova I., II. i III. Priloga 6. ojačati pravni okvir Čikaške konvencije u pogledu trajne ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, povećati jasnoću odredbi koje se odnose na operacije produljenog vremena preusmjeravanja (EDTO) i prsluke za spašavanje za dojenčad, propisati upotrebu sustava za upozorenje na blizinu tla (GPWS) na određenim zrakoplovima, dodati novi standard za opremanje zrakoplova, pod određenim uvjetima, sustavima za uzbunjivanje i upozoravanje na premašivanje uzletno-sletne staze (ROAAS), osigurati operativno odobrenje u kontekstu operativnih minimuma aerodroma koji se temelje na performansama, osigurati da su na aerodromu koji je predviđen za operaciju dostupne spasilačko-

vatrogasna oprema i usluge, ažurirati odredbe koje se odnose na alternativna odredišta na moru za helikopterske operacije velikog doleta kako bi se utvrdili alternativni aerodromi, dodati odredbe koje se odnose na prijevoz opasne robe helikopterima i ažurirati povezane odredbe o osposobljavanju.

- (7) Glavna je svrha izmjene sveska I. Priloga 14. koji se odnosi na spasilačko-vatrogasnu zaštitu za opće zrakoplovstvo isključiti opće zrakoplovstvo iz odredbi o spasilačko-vatrogasnoj zaštiti Priloga 14.
- (8) Glavna je svrha izmjene Priloga 7. olakšati prijenos zrakoplova iz jedne države u drugu prilagodbom predložka potvrde o registraciji i uvođenjem predložka potvrde o odjavi.
- (9) Glavna je svrha izmjene Priloga 8. povećati jasnoću i osigurati da države koje odobravaju bilo kakve preinake i popravke jasno razumiju svoju odgovornost u pogledu kontinuirane plovidbenosti te pojasniti mogućnosti koje pruža dizajn odjeljka za teret u pogledu gašenja požara u velikim zrakoplovima, helikopterima i malim zrakoplovima.
- (10) Glavna je svrha izmjene sveska IV. Priloga 10. uvođenje sustava ACAS X i smanjenje učestalosti lažnih upozorenja sustava ACAS.
- (11) Glavna je svrha izmjene 18. Priloga 17. uvođenje novih i/ili izmjena postojećih SARP-ova iz Priloga 17. koji se odnose na kulturu sigurnosti, sigurnosne programe operatora zrakoplova, metode otkrivanja eksploziva u predanoj prtljazi te nacionalne programe kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa.
- (12) Glavna je svrha izmjene 29. Priloga 9. povećati spremnost država za buduće pandemije primjenom iskustva stečenog tijekom pandemije bolesti COVID-19 i uspostavom prvog odgovarajućeg zdravstvenog odgovora na buduće pandemije u Prilogu 9. Izmjena se dodatno odnosi na borbu protiv trgovine ljudima postavljanjem standarda za sveobuhvatnu strategiju. Nadalje, izmjena sadržava manje, ali korisne izmjene koje se odnose na repatrijacijske letove i putovanja zrakoplovom za osobe s invaliditetom te izmjenu napomene koja se odnosi na podatke iz evidencije podataka o putnicima (PNR) kako bi se pojasnio izraz „prenošenje”.
- (13) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u Vijeću ICAO-a s obzirom na to da izmjena 178. Priloga 1., izmjena 47. dijela I. Priloga 6., izmjena 40. dijela II. Priloga 6., izmjena 24. dijela III. Priloga 6., izmjena 7. Priloga 7., izmjena 109. Priloga 8., izmjena 91. sveska IV. Priloga 10., izmjena 17. sveska I. Priloga 14., izmjena 18. Priloga 17. i izmjena 29. Priloga 9. Čikaškoj konvenciji mogu presudno utjecati na sadržaj prava Unije, konkretno na Uredbu Komisije (EU) br. 1178/2011, Uredbu Komisije (EU) br. 1139/2018, Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012, Uredbu Komisije (EU) br. 2015/640, Uredbu Komisije (EU) br. 139/2014, Uredbu Komisije (EU) br. 1332/2011 i Uredbu Komisije (EU) br. 2015/1998.
- (14) Stajalište Unije na 225. sjednici Vijeća ICAO-a ili na bilo kojoj naknadnoj sjednici u pogledu donošenja predviđene izmjene 178. Priloga 1., izmjene 47. dijela I. Priloga 6., izmjene 40. dijela II. Priloga 6., izmjene 24. dijela III. Priloga 6., izmjene 7. Priloga 7., izmjene 109. Priloga 8., izmjene 91. sveska IV. Priloga 10., izmjene 17. sveska I. Priloga 14., izmjene 18. Priloga 17. i izmjene 29. Priloga 9. Čikaškoj konvenciji, kako je navedeno u dopisima AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 i AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential, EC 6/3 – 21/67, trebalo bi biti da se te izmjene u cijelosti podrže. Stajalište bi trebale

izraziti države članice Unije koje su članice Vijeća ICAO-a, djelujući zajednički u ime Unije.

- (15) Stajalište Unije nakon što Vijeće ICAO-a donese izmjenu 178. Priloga 1., izmjenu 47. dijela I. Priloga 6., izmjenu 40. dijela II. Priloga 6., izmjenu 24. dijela III. Priloga 6., izmjenu 7. Priloga 7., izmjenu 109. Priloga 8., izmjenu 91. sveska IV. Priloga 10., izmjenu 17. sveska I. Priloga 14., izmjenu 18. Priloga 17. i izmjenu 29. Priloga 9. Čikaškoj konvenciji, što će u postupku slanja dopisa državama najaviti glavni tajnik ICAO-a, trebalo bi biti da se ne obavješćuje o neslaganju, već priopćuje suglasnost, pod uvjetom da se izmjene donesu bez znatnih promjena. Ako bi zakonodavstvo Unije odstupalo od novodonesenih SARP-ova nakon predviđenog datuma njihove primjene, o razlikama u odnosu na te konkretne SARP-ove trebalo bi obavijestiti ICAO u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije, za razdoblje tijekom kojeg postoji odstupanje.
- (16) To bi stajalište trebale izraziti sve države članice Unije,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

#### *Članak 1.*

1. Stajalište koje u ime Unije treba zauzeti na 225. sjednici Vijeća ICAO-a, ili na bilo kojoj naknadnoj sjednici, jest da se u cijelosti podrži predložena izmjena 178. Priloga 1., izmjena 47. dijela I. Priloga 6., izmjena 40. dijela II. Priloga 6., izmjena 24. dijela III. Priloga 6., izmjena 7. Priloga 7., izmjena 109. Priloga 8., izmjena 91. sveska IV. Priloga 10., izmjena 17. sveska I. Priloga 14., izmjena 18. Priloga 17. i izmjena 29. Priloga 9. Čikaškoj konvenciji.
2. Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije, pod uvjetom da Vijeće ICAO-a donese, bez znatnih promjena, predloženu izmjenu 178. Priloga 1., izmjenu 47. dijela I. Priloga 6., izmjenu 40. dijela II. Priloga 6., izmjenu 24. dijela III. Priloga 6., izmjenu 7. Priloga 7., izmjenu 109. Priloga 8., izmjenu 91. sveska IV. Priloga 10., izmjenu 17. sveska I. Priloga 14., izmjenu 18. Priloga 17. i izmjenu 29. Priloga 9. Čikaškoj konvenciji iz stavka 1., jest da u odgovoru na odgovarajući dopis ICAO-a ne obavješćuje o neslaganju, već priopćuje suglasnost s donesenom mjerom. Ako bi zakonodavstvo Unije odstupalo od donesenih SARP-ova nakon predviđenog datuma početka njihove primjene, o razlikama u odnosu na te konkretne SARP-ove obavješćuje se ICAO.

#### *Članak 2.*

Stajalište iz članka 1. stavka 1. izražavaju države članice koje su članice Vijeća ICAO-a djelujući zajednički.

Stajalište iz članka 1. stavka 2. izražavaju sve države članice.

#### *Članak 3.*

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće  
Predsjednik*