

Briuselis, 2020 m. birželio 12 d.
(OR. en)

8797/20

Tarpinstitucinė byla:
2020/0120 (NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2020 m. birželio 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2020) 247 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl pranešimo apie skirtumus nuo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 ir 6 priedų, susijusius su COVID-19 pandemija

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 247 final.

Pridedama: COM(2020) 247 final



Briuselis, 2020 06 12
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

**dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės
aviacijos organizacijoje, dėl pranešimo apie skirtumus nuo Tarptautinės civilinės
aviacijos konvencijos 1 ir 6 priedų, susijusius su COVID-19 pandemija**

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl pozicijos, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (toliau – ICAO) atsakant į 2020 m. balandžio 3 d. valstybėms skirtą raštą AN 11/55-20/50 dėl pranešimo apie laikinuosius su COVID-19 pandemija susijusius skirtumus nuo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 ir 6 priedų.

1.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

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.

1.2. 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.

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, kokių nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turi nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus.

1.3. Numatomas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos aktas

Reaguodama į COVID-19 pandemiją ir visų pirma siekdama gauti nuoseklią valstybių informaciją apie veiksmus, kurių jos ėmėsi siekdamas sudaryti sąlygas per COVID-19 pandemiją užtikrinti tolesnį paslaugų teikėjų ir darbuotojų pažymėjimų, licencijų ir kitų patvirtinimų galiojimą (pranešimą apie laikinuosius su COVID-19 susijusius skirtumus), ICAO paskelbė valstybėms skirtą raštą AN 11/55-20/50.

ICAO paragino valstybes pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį informuoti apie visus laikinuosius skirtumus, galinčius atsirasti valstybei dėl COVID-19 taikant individualias laikinas priemones, visų pirma susijusias su 1 bei 6 prieduose nustatyto licencijavimu ir sertifikavimu. Be to, valstybės turėtų apskritai nurodyti, ar pripažins pažymėjimų ir licencijų, kuriems turi poveikį kitų valstybių padaryti su COVID-19 susiję laikinieji skirtumai, galiojimą arba jam pritarą.

Siekdama padėti visoms valstybėms ir susijusiems suinteresuotiesiems subjektams, ICAO sukūrė COVID-19 veiklos saugos priemonėms skirtą viešą internetinę svetainę. Naudotis šia svetaine ir informuoti ICAO apie naujausius pokyčius jose raginamos visos valstybės.

ICAO pripažįsta, kad reikia suteikti kuo didesnę lankstumą, tačiau kartu turi būti užtikrinta atitiktis Čikagos konvencijai. Todėl valstybėms primenama apie jų įsipareigojimus pagal Konvencijos 38 straipsnį pranešti ICAO apie visus galinčius atsirasti skirtumus.

Siekdama sudaryti palankesnes sąlygas šiuo laikotarpiu pranešti apie laikinuosius skirtumus ir palengvinti informacijos apie juos sklaidą, ICAO sekretoriatas sukūrė Skirtumų COVID-19 nenumatytais atvejais (CCRD) posistemį, pasiekiamą per Elektroninę skirtumų pranešimo sistemą (EFOD) ir preliminariai naudosimą iki 2021 m. kovo 31 d.

2. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

2.1. ICAO valstybėms skirtas raštas AN 11/55-20/50 ir jo ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

ICAO valstybėms skirtame rašte AN 11/55-20/50 aptariami su COVID-19 susiję laikinieji skirtumai nuo Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedų, kuriuose nagrinėjami darbuotojų ir oro vežėjų aspektai.

Čikagos konvencijos 1 priede „Personalo licencijavimas“ išdėstyti skrydžių įgulos narių, skrydžių vadovų, oreivystės radijo ryšio stočių operatorių, techninės priežiūros techninių pareigūnų ir skrydžių dispečerių licencijavimo standartai ir rekomenduojama praktika. Pagal tas taisykles licencijos prašantis pareiškėjas privalo įvykdyti tam tikrus reikalavimus, kurie yra proporcingi atliktinų užduočių sudėtingumui. Tie reikalavimai atsispindi Sąjungos teisės aktuose, visų pirma 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra¹, ir susijusiuose įgyvendinimo bei deleguotuosiuose aktuose². Pavyzdžiui, Komisijos reglamente (ES) Nr. 1178/2011 (pvz., I priedo (FCL dalies) ir IV priedo (MED dalies) nuostatose) nustatyti su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję konkretūs reikalavimai ir procedūros, taip pat darbuotojų licencijavimui ir sveikatos būklės tinkamumo aviacijos srityje patikroms taikomi apribojimai ir terminai. Nors atitinkamuose ICAO standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje reikalaujama, kad kartotinis sveikatos patikrinimas būtų atliktas, o sveikatos pažymėjimas pakartotinai patvirtintas per ne daugiau kaip 45 dienas, dėl sunkių COVID-19 pandemijos pasekmių, kaip antai ribotų galimybių pasinaudoti aviacijos medicinos gydytojų ar aviacijos medicinos centrų paslaugomis arba tokių galimybių nebuvimo, kai kurios valstybės narės sveikatos pažymėjimų galiojimą laikinai pratęsė 4 mėnesiams. Kai kurios valstybės narės pratęsė (nuo 4 iki 8 mėnesių) ir pilotų licencijų galiojimą, jei pilotai neturi galimybės laiku patekti į vietą, kur yra imituojamo

¹ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91, 20–28 straipsniai (OL L 212, 2018 8 22).

² 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), 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).

skrydžio treniruoklių, ar gauti prieigą prie jų, kad įvykdytų būtinus kartotinio mokymo ir tikrinimo reikalavimus.

Darbuotojų licencijų galiojimo pratęsimo priemonės taikomos licencijoms, kurios baigia galioti ataskaitiniu laikotarpiu, trunkančiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 31 d.

Čikagos konvencijos 6 priedo „Orlaivių naudojimas“ tikslas – nustatyti standartizuotas tarptautinį oro susisiekimą vykdančių orlaivių naudojimo taisykles, kad būtų užtikrintas aukščiausias saugos ir efektyvumo lygis. Sąjungoje tie tarptautiniai reikalavimai visų pirma išdėstyti Reglamente (ES) 2018/1139 ir Komisijos reglamentuose (ES) Nr. 1178/2011 bei (ES) Nr. 965/2012³. Dėl COVID-19 pandemijos buvo gerokai sumažintas komercinių skrydžių skaičius, todėl sunku patekti į vietą, kur yra tinkamų imituojamo skrydžio treniruoklių. Dėl to daugelis pilotų negali įvykdyti naujausios patirties reikalavimų, nustatytų Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalies) ORO.FC.100 punkte ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) FCL.060 punkte.

Pavyzdžiui, ICAO standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje reikalaujama, kad vežėjas įgulos vadą arba antrąjį pilotą paskirtų kylant ir tūpiančiam valdyti tam tikro tipo lėktuvo skrydžio valdymo įtaisus tik tuo atveju, jei per pastarąsias 90 dienų tas pilotas tokio paties tipo lėktuvo skrydžio valdymo įtaisus valdė bent trijų kilimo ir tūpimo operacijų metu. Pilotų ir įgulų galimybes laikyti to naujausios patirties reikalavimo riboja dėl COVID-19 pandemijos atsiradusios didelės veiklos kliūtys. Todėl siekiamos sudaryti sąlygas įguloms skristi, kai bus atnaujinta aviacijos veikla, valstybės narės taiko šios taisyklės išimtis: reikalauja, kad vežėjas, atlikęs rizikos vertinimą, nustatytų įgulos kompetencijos sumažėjimo dėl užsitęsusio skraidymo pareigų neatlikimo tikimybę ir galimą pasekmių sunkumą. Be to, valstybės narės reikalauja taikyti tinkamas poveikio švelninimo priemones, kuriomis būtų kuo labiau sumažinta nustatyta rizika, visai skrydžio įgulai taikant vieną ar kelis veiklos apribojimus (pvz., sumažinti didžiausius šoninio vėjo apribojimus, nustatyti didesnius artėjimo tūpti minimumus, nustatyti su kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būkle susijusius veiklos apribojimus, leisti pradėti skrydį tik jei veikia automatinio tūpimo sistema, jei ji įdiegta).

Tokių veiklos taisyklių išimtys taikomos ne ilgiau kaip 8 mėnesius skrydžiams, vykdomiems ataskaitiniu laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 31 d.

Minėti skirtumai nuo ICAO taisyklių atsirado taikant Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį, kuriuo valstybėms narėms suteikiamas tam tikras lankstumas – joms leidžiama skubiomis nenumatytomis aplinkybėmis ar dėl skubių veiklos poreikių, laikantis tame straipsnyje nustatytų sąlygų, suteikti Reglamente (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo bei deleguotuose aktuose nustatytų reikalavimų, išskyrus esminius reikalavimus, taikymo išimtis. Viena iš tų sąlygų – išimties taikymo mastas ir trukmė neturi viršyti to, kas tikrai būtina. Tokiu atveju atitinkama valstybė narė, naudodamasi pagal Reglamento (ES) 2018/1139 74 straipsnį sukurta saugykla, nedelsdama praneša Komisijai, agentūrai (EASA) ir kitoms valstybėms narėms apie suteiktą išimtį, jos taikymo trukmę, suteikimo priežastį ir, kai taikoma, panaudotas reikiamas poveikio švelninimo priemones. Šiuo mechanizmu dėl sunkių COVID-19 pandemijos pasekmių pasinaudojo keletas valstybių narių, todėl atsirado skirtumų nuo ICAO taisyklių. Į tas 71 straipsnyje nurodytas išimtis atsižvelgiama šiame Tarybos sprendime siekiant Sąjungos vardu pranešti ICAO apie skirtumus nuo Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedų.

³ 2012 m. spalio 5 d. 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).

2.2. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu

Skirtumai, apie kuriuos turi būti pranešta ICAO, yra susiję su Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedais, kuriuose nagrinėjami su darbuotojais ir oro vežėjais susiję aspektai, ir yra nurodyti šio sprendimo priedo lentelėje bei išsamiau išdėstyti kiekviename atskiriame valstybės narės pranešime, atsižvelgiant į jos pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį taikomą individualiąją išimtį.

Pripažįstant trečiųjų valstybių išduotų pažymėjimų ir licencijų, kurioms daro poveikį su COVID-19 pandemija susijusios laikinosios priemonės, galiojimą arba jam pritarant taikomas Reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros⁴. Pagal Reglamento (ES) Nr. 452/2014 priedo ART.200 punkto d papunktį paprastai EASA, pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis, nustato tuos ICAO standartus, dėl kurių ji gali priimti poveikio švelninimo priemones, jei vežėjo valstybė arba registracijos valstybė praneša apie skirtumą, palyginti su ICAO standartais. Įsitikinusi, kad poveikio švelninimo priemonėmis užtikrinamas toks saugos lygis, koks pasiekiamas standartu, dėl kurio pranešta apie skirtumą, agentūra šias priemones priima. Valstybėms skirtame rašte AN 11/55-20/50 reikalaujama informuoti ICAO apie atitinkamus Sąjungos aktus, taikomus pripažįstant trečiųjų valstybių skirtumus, kaip nurodyta paskutinėje šio sprendimo priedo lentelės skiltyje.

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO atsakant į valstybėms skirtą raštą AN 11/55-20/50, yra pranešti apie skirtumus nuo Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedų, atsiradusius ėmusis su COVID-19 pandemija susijusių laikinųjų priemonių ir nurodytus šio sprendimo priedo lentelėje bei išsamiau išdėstytus kiekvienos pranešančiosios valstybės narės, atsižvelgiant į jos pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį taikomą individualiąją išimtį.

3. TEISINIS PAGRINDAS

3.1. 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 priimanamos susitarimu įsteigtaime 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

⁴ 2014 m. balandžio 29 d. 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).

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

privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“⁶.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryba yra susitarimu, t. y. 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.

Skirtumai, apie kuriuos turi būti pranešta atsakant į ICAO valstybėms skirtą raštą AN 11/55-20/50, daro poveikį pagal Čikagos konvenciją nustatytų standartų teisinei galiai.

Ta teisinė galia pasireiškia srityje, kuriai iš esmės taikomos Sąjungos taisyklės, visų pirma Reglamentas (ES) 2018/1139 ir Komisijos reglamentai (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 1321/2014 ir (ES) Nr. 965/2012. Tai reiškia, kad pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį šiuo klausimu Sąjunga turi išimtinę išorės kompetenciją.

Kadangi dėl šių – nors ir laikinų – priemonių atsiranda skirtumų nuo ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos, turi būti priimta Sąjungos pozicija. Pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį visos valstybės narės turi pranešti apie skirtumus, atsiradusius pratęsus darbuotojų licencijavimo pagal Čikagos konvencijos 1 priedą terminus, ir nukrypimus nuo Čikagos konvencijos 6 priede „Orlaivių naudojimas“ nustatytų standartų ir rekomenduojamos praktikos.

Numatomu 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 numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu 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 numatomo 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 sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

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

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl pranešimo apie skirtumus nuo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 ir 6 priedų, susijusius su COVID-19 pandemija

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 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;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba gali priimti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką;
- (4) 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 ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus;
- (5) pagal Čikagos konvencijos 39 straipsnį, jei tarptautinę navigaciją vykdančių darbuotojų sveikatos pažymėjimas neatitinka minimaliųjų standartų, prie jo turi būti pridėdamos išsamios duomenų, dėl kurių jis neatitinka tų standartų, sąrašas. Šiuo atveju pateikiant duomenis turėtų būti nurodyti konkretūs skirtumai, susiję su sveikatos pažymėjimo galiojimo laikotarpiu;
- (6) be to, pagal Čikagos konvencijos 40 straipsnį jokie tokie pažymėjimą turintys darbuotojai negalėtų vykdyti tarptautinės navigacijos be valstybės ar valstybių, į kurios (-ių) teritoriją įskrendama, leidimo;
- (7) atsižvelgdama į COVID-19 pandemiją, ICAO sukūrė ICAO Elektroninės skirtumų pranešimo sistemos (EFOD) Skirtumų nenumatytais atvejais (CCRD) posistemį, kuriuo sudaromos sąlygos valstybėms pranešti apie laikinuosius skirtumus nuo Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedų, o kartu nurodyti joms priimtina standartą ar procedūrą, kuriuos taikant būtų lengviau vykdyti tarptautinius skrydžius ir įsipareigojimus pagal 40 straipsnį;

- (8) Čikagos konvencijos 1 priede „Personalo licencijavimas“ išdėstyti skrydžių įgulos narių, skrydžių vadovų, oreivystės radijo ryšio stočių operatorių, techninės priežiūros techninių pareigūnų ir skrydžių dispečerių licencijavimo standartai ir rekomenduojama praktika. Pagal tas taisykles licencijos prašantis pareiškėjas privalo per nustatytus terminus įvykdyti tam tikrus reikalavimus, kurie yra proporcingi atliktinų užduočių sudėtingumui;
- (9) Čikagos konvencijos 1 priede nustatyti reikalavimai atspindi Sąjungos teisės aktuose, visų pirma 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra⁷, ir susijusiuose įgyvendinimo bei deleguotuosiuose aktuose. Pavyzdžiui, Komisijos reglamento (ES) 2011/1178⁸ priede nustatyti konkretūs su civilinės aviacijos orlaivio įgula susiję reikalavimai bei procedūros ir darbuotojų licencijavimui ir sveikatos būklės tinkamumo aviacijos srityje patikroms taikomi apribojimai ir terminai, o Komisijos reglamente (ES) Nr. 1321/2014 nustatytos orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti, taip pat šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų tvirtinimo taisyklės⁹;
- (10) dėl sunkių COVID-19 pandemijos pasekmių, kaip antai ribotų galimybių pasinaudoti aviacijos medicinos gydytojų ar aviacijos medicinos centrų paslaugomis arba tokių galimybių nebuvimo, keletas valstybių narių, nukrypdamos nuo atitinkamų ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos, laikinai keturiems mėnesiams pratęsė sveikatos pažymėjimų galiojimą. Be to, kai kurios valstybės narės nuo keturių iki daugiausia aštuonių mėnesių pratęsė pilotų licencijų galiojimą, jei pilotai neturi galimybės laiku patekti į vietą, kur yra imituojamo skrydžio treniruoklių, ar gauti prieigą prie jų, kad baigtų reikalaujamą mokymą ir patikrinimus. Tokios galiojimo pratęsimo priemonės taikomos licencijoms, kurios baigia galioti ataskaitiniu laikotarpiu, trunkančiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 31 d.;
- (11) Čikagos konvencijos 6 priede „Orlaivių naudojimas“ nustatyti standartizuoti tarptautinį oro susisiekimą vykdančių orlaivių naudojimo reikalavimai, kuriais užtikrinamas aukščiausias saugos ir efektyvumo lygis. Sąjungoje tie tarptautiniai reikalavimai išdėstyti Reglamente (ES) 2018/1139 ir Komisijos reglamentuose (ES) Nr. 1178/2011 bei (ES) Nr. 965/2012¹⁰;
- (12) dėl COVID-19 pandemijos buvo gerokai sumažintas komercinių skrydžių skaičius, todėl sunku patekti į vietą, kur yra tinkamų imituojamo skrydžio treniruoklių. Dėl

⁷ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22).

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

COVID-19 pandemijos atsiradusios didelės veiklos kliūtys riboja pilotų ir įgulų galimybes įvykdyti ICAO naujausios patirties reikalavimus. Todėl siekdamas sudaryti sąlygas įguloms skristi, kai bus atnaujinta aviacijos veikla, valstybės narės taiko atitinkamų naujausios patirties reikalavimų išimtis, leisdamos vykdyti skrydžius tam tikromis veiklos sąlygomis ir taikant rizikos vertinimu grindžiamas atitinkamas poveikio švelninimo priemones. Tokios išimtys taikomos ne ilgiau kaip aštuonis mėnesius skrydžiams, vykdomiems ataskaitiniu laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 31 d.;

- (13) minėtos nacionalinės priemonės, kuriomis nukrypstama nuo Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedų, yra priimtose remiantis Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsniu, pagal kurį valstybės narės visiems fiziniams arba juridiniams asmenims gali suteikti jiems taikomų Sąjungos reikalavimų, išskyrus esminius reikalavimus, taikymo išimtis, jei to skubiai reikia dėl susidariusių nenumatytų aplinkybių, darančių poveikį tiems asmenims, arba dėl tų asmenų skubių veiklos poreikių ir jei įvykdomos visos tame straipsnyje nustatytos sąlygos. taikydamos tą nuostatą ir atsižvelgdamos į COVID-19 pandemijos pasekmes, kelios valstybės narės taiko arba ketina taikyti Reglamentuose (ES) 2018/1139, (ES) Nr. 1178/2011, (ES) Nr. 1321/2014 ir (ES) Nr. 965/2012 nustatytą Sąjungos taisyklių išimtis;
- (14) pranešimas apie skirtumus turi poveikį pagal Čikagos konvenciją nustatytų standartų teisei galiai, todėl Sąjungos pozicijos dėl tokių pranešimų priėmimas priklauso SESV 218 straipsnio 9 dalies taikymo sričiai;
- (15) todėl tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi atsakant į ICAO valstybėms skirtą raštą AN 11/55-20/50, t. y. pranešti apie skirtumus nuo Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedų, atsiradusius valstybėms narėms taikant laikinąsias su COVID-19 pandemija susijusias priemones. Sąjungos poziciją turi išreikšti Sąjungos valstybės narės, kurios pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį patvirtino individualiąsias išimtis, nulėmusias skirtumus, dėl kurių pateiktas valstybėms skirtas raštas AN 11/55-20/50,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi atsakant į 2020 m. balandžio 3 d. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacijos paskelbtą valstybėms skirtą raštą AN 11/55-20/50, yra išdėstyta šio sprendimo priede ir išsamiau aprašyta kiekvienos pranešančiosios valstybės narės, atsižvelgiant į jos pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį taikomą individualiąją išimtį.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją išreiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO narės ir kurios pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį patvirtino individualiąsias išimtis, nulėmusias skirtumus, dėl kurių pateiktas valstybėms skirtas raštas AN 11/55-20/50.

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas