



Briuselis, 2025 m. spalio 6 d.
(OR. en)

13468/25

Tarpinstitucinė byla:
2025/0314 (NLE)

AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. spalio 6 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	Pasiūlymas TARYBOS SPRENDIMAS kuriuo dėl taikymo srities išplėtimo, taikymo laikotarpio pratęsimo ir pozicijos, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2023/746

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 622 final.

Pridedama: COM(2025) 622 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 10 06
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo dėl taikymo srities išplėtimo, taikymo laikotarpio pratęsimo ir pozicijos, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2023/746

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas susijęs su Tarybos sprendimo (ES) 2023/746¹ pakeitimu pagal jo 7 straipsnio 3 dalį, kuriuo:

- jo taikymas pratęsiamas iki 2028 m. gruodžio 31 d.;
- iš dalies keičiamas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) priedų, kuriems taikomas šis sprendimas, sąrašas, įtraukiant į jį 13 priedą „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“;
- iš dalies keičiama taikymo sritis, įtraukiant į ją pranešimą apie rekomenduojamos praktikos Čikagos konvencijos priedų reglamentuojamose srityse skirtumus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ir atsižvelgiant į ICAO asamblėjos rezoliuciją A39-22, laikantis Tarybos sprendimo ir reaguojant į ICAO atsiųstus valstybėms skirtus raštus, kuriais susitariančiosios valstybės raginamos pranešti apie priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos (toliau – SRP) skirtumus;
- iš dalies keičiama taikymo sritis, kad ji apimtų pozicijų, kurių turi būti laikomasi ICAO tarybai patvirtinus naujas oro navigacijos paslaugų procedūras (PANS) ar jų pakeitimus, kurie gali stipriai paveikti Sąjungos teisės turinį, nustatymą;
- iš dalies keičiama taikymo sritis, kad ji apimtų pozicijų, kurių turi būti laikomasi ICAO tarybai patvirtinus Čikagos konvencijos 18 priede „Saugus pavojingųjų krovinių vežimas oru“ nurodytų Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninių instrukcijų (ICAO dokumentas Nr. 9284) pakeitimus ar naujas redakcijas, nustatymą.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Čikagos konvencija

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) buvo įsteigta 1944 m. pasirašyta ir 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojusia Čikagos konvencija (toliau – Čikagos konvencija arba Konvencija). Visos Europos Sąjungos valstybės narės (toliau – ES valstybės narės) yra tos konvencijos susitariančiosios šalys, taigi ir ICAO narės. Sąjunga, kuri tam tikruose ICAO organuose turi stebėtojos statusą, su ICAO sudarė bendradarbiavimo memorandumą – juo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimo aviacijos saugos, aviacijos saugumo, oro eismo valdymo, aplinkos apsaugos ir pajėgumų stiprinimo, techninės pagalbos ir įgyvendinimo paramos srityse².

¹ 2023 m. kovo 28 d. Tarybos sprendimas (ES) 2023/746, kuriuo nustatomi kriterijai ir procedūra, pagal kuriuos nustatoma pozicija, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos priėmimo ar jų dalinių pakeitimų ir pranešimo apie skirtumus priimtų tarptautinių standartų atžvilgiu, (OL L 99, 2023 4 12, p. 7).

² 2011 m. kovo 31 d. Tarybos sprendimas 2011/530/ES dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumo, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo (OL L 232, 2011 9 9, p. 1).

Čikagos konvenciją sudaro 96 straipsniai, kuriuose išdėstytos ICAO taisyklės ir principai. Konvenciją papildoma reguliariai iš dalies keičiami 19 priedų, kuriuose išdėstyti standartai ir rekomenduojama praktika.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

ICAO priima tarptautinius civilinės aviacijos standartus, visų pirma aviacijos saugos, oro navigacijos ir oro eismo valdymo, aplinkos, aviacijos saugumo, oro transporto sektoriaus ekonominio vystymosi, keleivių teisių ir formalumų supaprastinimo srityse. Šios sritys reglamentuotos nuostatose, priimtose remiantis Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV), ir priklauso teisės sričiai, kuri didžiąja dalimi reglamentuojama Sąjungos taisyklėmis. Sąjunga siekia civilinės aviacijos srityje užtikrinti atitiktį tarptautiniams standartams.

2.3. Numatomi ICAO tarybos aktai, turintys Sąjungai teisinę galią

ICAO taryba – vienas iš dviejų ICAO valdymo organų – nuolat vadovauja ICAO darbui. Ji renkasi keletą kartų per metus.

Pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnio 1 punktą, ICAO taryba priima tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką, pavadina juos Čikagos konvencijos priedais ir praneša visoms susitarančiosioms valstybėms apie veiksmus, kurių imtasi. Iš dalies keisdama priedus pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnio m punktą, ICAO taryba taip pat atsižvelgia į Oro navigacijos komisijos rekomendacijas. Pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį, ICAO taryba priima priedus arba jų pakeitimus dviejų trečdalių šios tarybos narių balsų dauguma.

Be to, pagal Čikagos konvencijos 37 straipsnį, ICAO kartkartėmis, kai tai yra būtina, priima ir iš dalies keičia tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką bei procedūras, susijusius, pavyzdžiui, su komunikacijos sistemomis ir oro navigacijos priemonėmis, skrydžių taisyklėmis ir skrydžių valdymo praktika, taip pat kitais klausimais, apimančiais oro navigacijos saugą, reguliarumą bei veiksmingumą, jei kartkartėmis to reikia.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

Siūloma, kad pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO tarybos sesijose, dėl naujų standartų ir rekomenduojamos praktikos priėmimo, oro navigacijos paslaugų procedūrų ir techninių instrukcijų patvirtinimo arba jų pakeitimų, būtų nustatyta laikantis dviejų pakopų metodo. Pirma, Tarybos sprendimu (ES) 2023/746 su pakeitimais nustatomi kriterijai ir procedūra, pagal kuriuos nustatoma Sąjungos pozicija Taryboje. Antra, prieš kiekvieną ICAO tarybos sesiją Komisija parengs rašytinį dokumentą, kuriame pateiks išsamią poziciją, ir perduos Tarybai svarstyti ir patvirtinti. Išsamią poziciją rašytiniame dokumente Komisija pasiūlys remdamasi iš dalies pakeisto sprendimo priede išdėstytais pagrindiniais principais ir gairėmis.

Tarybos sprendimas (ES) 2023/746 nustoja galioti 2025 m. gruodžio 31 d. Todėl Komisija, vadovaudamasi 7 straipsnio 3 dalimi, teikia Tarybai pasiūlymą dėl jo taikymo pratęsimo ir siūlo jį iš dalies pakeisti, siekdama užtikrinti tęstinumą ir nuoseklų atitinkamų Čikagos konvencijos klausimų nagrinėjimą Sąjungos lygmeniu.

Visų pirma, ICAO vidaus taisyklėse nustatyta, kad dokumentus galima pateikti iki ICAO tarybos sesijos likus ne mažiau kaip 1–10 parų (priklausomai nuo dokumentų pobūdžio). Tik tada galima susipažinti su visais pateiktais dokumentais ir Komisija gali juos išanalizuoti, kad parengtų Sąjungos poziciją dėl ES kompetencijos srities klausimų, kuriuos aptars ir dėl kurių

sprendimą priims ICAO taryba. Kyla grėsmė, kad per laikotarpį nuo galimybės susipažinti su dokumentais atsiradimo iki ICAO tarybos sesijos pradžios nebus spėta laiku parengti ir priimti Sąjungos pozicijos, kuri turi būti nustatyta Tarybos sprendimu, kaip reikalaujama SESV 218 straipsnio 9 dalyje.

Siekiant užtikrinti, kad Sąjunga galėtų lanksčiau prisidėti prie ICAO sprendimų priėmimo proceso, taikomas dviejų pakopų procesas turėtų būti vienodai taikomas tiek pranešant apie nesutikimą pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį, tiek pranešant apie skirtumus pagal 38 straipsnį. Siūlomu pakeitimu Tarybos sprendimo taikymas išplečiamas, kad apimtų pranešimą apie rekomenduojamos praktikos aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje skirtumus.

Pranešimas apie rekomenduojamos praktikos aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje skirtumus

Visos ICAO susitariančiosios valstybės, įskaitant ES valstybes nares, priėmė Asamblėjos rezoliuciją A39–22 aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje. Joje ICAO asamblėja nusprendė, kad Taryba turėtų paraginti valstybes nares pranešti ICAO apie visus jų nacionalinių taisyklių ir praktikos skirtumus nuo SRP nuostatų. Tai išsamiau aprašyta ICAO dokumente „Pranešimų apie skirtumus vadovas“ (angl. *Manual on notification of differences*, ICAO dokumentas Nr. 10055).

ICAO nuomone, pranešti apie skirtumus, susijusius su rekomenduojama praktika, yra svarbu, nes žinios apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos taip pat gali būti svarbios oro navigacijos saugai, reguliarumui ir veiksmingumui, todėl ji paragino valstybes, vadovaujantis Čikagos konvencijos 38 straipsniu, pranešti apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos³. Pažymėtina, kad 2025 m. vasario ir kovo mėn. Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai atlikus ICAO visuotinės saugos priežiūros audito programos (USOAP) auditą, nepranešimas apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje pripažintas tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, taip pat iš Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos kylančių įsipareigojimų nesilaikymu.

Todėl Tarybos sprendimą (ES) 2023/746 siūloma iš dalies pakeisti, kad Sąjungos pozicija būtų nustatoma ir dėl pranešimo apie rekomenduojamos praktikos skirtumus. Remiantis ICAO, tokį pranešimą būtina pateikti visų pirma šiais atvejais:

- (a) reaguojant į ICAO valstybėms skirtus raštus, kuriais prašoma pranešti apie skirtumus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ir atsižvelgiant į ICAO asamblėjos rezoliuciją A39-22;
- (b) pakeitus Sąjungos *acquis*.

13 priedas „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“

Siekiant užtikrinti, kad sprendžiant aviacijos saugos ir oro navigacijos srities klausimus, kuriuos aptaria ir dėl kurių balsuoja ICAO taryba, būtų laikomasi visa apimančio ir nuoseklaus požiūrio, šiuo pakeitimu siūloma į Tarybos sprendimo taikymo sritį įtraukti 13 priedą „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“. 13 priedas priklauso Sąjungos kompetencijai, nes juo reglamentuojami į kelių ES teisės aktų taikymo sritį patenkantys aspektai. Tarybos sprendimo (ES) 2023/746 taikymo sritį būtų tikslinga išplėsti, kad ji apimtų visus aviacijos saugos ir oro navigacijos srities Čikagos konvencijos priedus, kurie yra įtraukti į Sąjungos

³ Dokumentas Nr. 10055, „Pranešimų apie skirtumus ir jų skelbimo vadovas“ (angl. *Manual on Notification and Publication of Differences*), (v) p., 1.3 skirsnis.

civilinės aviacijos saugos taisyklės, t. y. ne tik į Reglamentą (ES) 2018/1139⁴, bet ir į kitus aviacijos saugos reglamentus, pavyzdžiui, Reglamentą (ES) Nr. 376/2014⁵ dėl pranešimo apie įvykius, Reglamentą (EB) Nr. 996/2010⁶ dėl avarijų tyrimo ir Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005⁷ dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Sąjungos sąrašo.

Oro navigacijos paslaugų procedūros (PANS)

Be to, oro navigacijos paslaugų procedūros (PANS) kai kuriais atvejais yra tiesiogiai nurodytos Sąjungos teisės aktuose. Todėl kai kuriais atvejais PANS pakeitimai gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį. Naujas PANS arba jų pakeitimus pagal ICAO konvencijos 37 straipsnį tvirtina ICAO taryba, gavusi ICAO oro navigacijos komisijos pasiūlymą. Tais atvejais, kai PANS gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį, ES pozicija nustatoma pagal Tarybos sprendime (ES) 2023/746 nustatytą procedūrą. Todėl šiuo atžvilgiu siūlomas pakeitimas.

Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninės instrukcijos

18 priede „Saugaus pavojingųjų krovinių vežimas oru“ pateiktos Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninės instrukcijos (ICAO dokumentas Nr. 9284) yra tiesiogiai nurodytos Reglamento (ES) 965/2012⁸ IV priedo CAT.GEN.MPA.200 dalyje „Pavojingųjų krovinių vežimas“. Todėl ICAO techninių instrukcijų pakeitimai gali stipriai paveikti ES teisės aktų, kuriais reglamentuojamas pavojingųjų krovinių vežimas, turinį. Tokiais atvejais ES pozicija nustatoma pagal Tarybos sprendime (ES) 2023/746 nustatytą procedūrą. Todėl šiuo atžvilgiu siūlomas atitinkamas pakeitimas.

Vadovaujantis 7 straipsnio 2 dalimi, Tarybai buvo pateikta Tarybos sprendimo (ES) 2023/746 taikymo ataskaita, kurioje visų pirma išanalizuotas jo efektyvumas ir naudojimo dažnumas⁹. Joje pateiktas įrodymais pagrįstas vertinimas, kurio tikslas – toliau tobulinti Sąjungos procesus, pagal kuriuos Sąjungos pozicija nustatoma prieš valstybėms narėms pradedant

⁴ 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.

⁵ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007, (OL L 122, 2014 4 24).

⁶ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).

⁷ 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27).

⁸ 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).

⁹ Komisijos ataskaita dėl Tarybos sprendimo (ES) 2023/746 taikymo, WK 9372 2025.

svarstymus Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje. Pasiūlyme į šią analizę atsižvelgta.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

SESV 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais nustatomos „pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigame 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 atitinkamo organo narė arba susitarimo šalis¹⁰.

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*“¹¹.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

ICAO yra susitarimu, būtent Čikagos konvencija, įsteigtas organas.

Aktai, kuriuos turi priimti ICAO, yra teisinę galią turintys aktai. Taip yra todėl, kad ICAO priimti standartai ir rekomenduojama praktika (SRP) yra privalomi pagal Čikagos konvenciją, nebent dauguma susitariančiųjų valstybių praneša ICAO tarybai apie savo nesutikimą (Čikagos konvencijos 90 straipsnis). Be to, SRP, kiek įmanoma, perkelti į Sąjungos teisę ir todėl jų pakeitimai gali stipriai paveikti civilinės aviacijos srities Sąjungos teisės aktų turinį.

Pagal ICAO konvencijos 37 straipsnį, ICAO taryba, gavusi ICAO oro navigacijos komisijos pasiūlymą, taip pat tvirtina naujas PANS arba jų pakeitimus. Kai kuriais atvejais PANS pakeitimai gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį. Taip yra todėl, kad PANS yra tiesiogiai nurodytos Sąjungos teisės aktuose, būtent Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2017/373¹².

ICAO tarybai pagal Čikagos konvencijos 37 straipsnį patvirtinus 18 priede „Saugus pavojingųjų krovinių vežimas oru“ nurodytas Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru technines instrukcijas (ICAO dokumentas Nr. 9284), tai gali stipriai paveikti ES teisės aktų dėl pavojingųjų krovinių vežimo turinį. Taip yra dėl to, kad šios techninės instrukcijos yra tiesiogiai nurodytos Reglamento (ES) Nr. 965/2012¹³ IV priedo CAT.GEN.MPA.200 dalyje „Pavojingųjų krovinių vežimas“.

¹⁰ Sprendimas *Vokietija / Taryba*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

¹¹ Sprendimas *Vokietija / Taryba* (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

¹² 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011, OL L 62, 2017 3 8.

¹³ 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).

Numatomaais aktais 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 priimama 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

Numatomaais aktais siekiama bendros transporto politikos srities tikslų ir jį sudaro šios srities dalys.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis.

4.3. Išvada

Siūlomo Tarybos sprendimo teisinis pagrindas – SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo dėl taikymo srities išplėtimo, taikymo laikotarpio pratęsimo ir pozicijos, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2023/746

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimas. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO);
- (2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose. ICAO taryboje šiuo metu atstovaujama šešioms valstybėms narėms;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 37 straipsnį, ICAO turi priimti ir iš dalies pakeisti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką bei procedūras, susijusius, pavyzdžiui, su komunikacijos sistemomis ir oro navigacijos priemonėmis, skrydžių taisyklėmis ir skrydžių valdymo praktika, taip pat kitais klausimais, apimančiais oro navigacijos saugą, reguliarumą bei veiksmingumą, jei kartkartėmis to reikia;
- (4) pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį, kiekviena ICAO susitariančioji valstybė, kuriai praktiškai pernelyg sudėtinga visais atžvilgiais atitikti kurį nors iš tų standartų arba kurios taisyklės ar praktika neatitinka kurio nors tarptautinio standarto ar procedūros, kai pastarieji buvo pakeisti, arba, kurios manymu, yra būtina priimti taisykles ir praktiką, kurios skirtųsi nuo nustatytų standartų, nedelsdama turi informuoti ICAO dėl skirtumų tarp šios valstybės taisyklių ar praktikos bei tų, kurias nustato standartai. kiekviena valstybė, kuri atitinkamai iš dalies nepakeičia savo taisyklių ar praktikos, per šešiasdešimt dienų nuo standarto dalinio pakeitimo patvirtinimo apie tai informuoja ICAO tarybą arba nurodo veiksmus, kurių siūlo imtis;
- (5) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį, ICAO taryba turi patvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką ir įtraukti juos į Čikagos konvencijos priedus;
- (6) aktai, kuriuos turi priimti ICAO, yra teisinę galią turintys aktai;
- (7) todėl būtina nustatyti iki 2028 m. gruodžio 31 d. galiosiančius kriterijus ir procedūras, pagal kuriuos nustatomos pozicijos, kurių Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje;
- (8) remiantis ICAO tarybos darbo tvarkos taisyklėmis (Dokumentas Nr. 7559), galimybė susipažinti su dokumentais, kuriuos turi patvirtinti ICAO taryba, suteikiama prieš pat kiekvieną jos sesiją. Tik tada, kai ICAO taryba suteikia galimybę susipažinti su visais

pateiktais dokumentais, Komisija gali juos nuodugniai išanalizuoti, kad parengtų Sąjungos kompetencijos srities Sąjungos poziciją, kurią Taryba galėtų apsvarstyti ir patvirtinti prieš ICAO tarybos sesiją. Dėl to gali susidaryti padėtis, kai gali kilti grėsmė, kad nebus spėta laiku parengti ir priimti Tarybos sprendimo, nurodyto Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje;

- (9) šiuo atžvilgiu Sprendimu (ES) 2023/746¹⁴ nustatyta procedūra leido užtikrinti veiksmingesnį procesą ir daugiau laiko skirti esminiams aspektams. Todėl to sprendimo taikymo laikotarpis turėtų būti pratęstas dar vienam ICAO trejų metų ciklui, konkrečiai, iki 2028 m. gruodžio 31 d.;
- (10) remiantis Sprendimo (ES) 2023/746 taikymo patirtimi, nustatyta su naujų oro navigacijos paslaugų procedūrų (PANS) patvirtinimu susijusių tam tikrų neatitikimų ir spragų, kuriuos kai kuriais atvejais tiesiogiai lėmė tam tikrų to sprendimo taikymo sričiai priklausančių standartų ir rekomenduojamos praktikos pakeitimai, taip pat tai, kad neįtrauktas pranešimas apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos, arba siauresnė taikymo sritis, į kurią neįtrauktas Čikagos konvencijos 13 priedas „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“, kuris buvo iš dalies pakeistas iš dalies pakeitus 6 priedą, kuriam taikomas minėtas sprendimas. Siekiant užtikrinti, kad Sąjungos sprendimai prieš ICAO tarybos svarstymus arba pranešant ICAO apie skirtumus būtų priimami laikantis visa apimančio ir nuoseklaus požiūrio, Sprendimą (ES) 2023/746 reikėtų iš dalies pakeisti;
- (11) Sprendimu (ES) 2023/746 nustatyta procedūra turėtų būti išplėsta, kad apimtų Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ pakeitimus, taikant tam tikras apsaugos priemones. Sprendimo (ES) 2023/746 taikymo sritį būtų tikslinga išplėsti, kad ji apimtų visus Čikagos konvencijos priedus aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje. Tai visų pirma pasakytina apie Čikagos konvencijos priedus, kurie atspindimi Sąjungos civilinės aviacijos saugos taisyklėse, ir ne tik Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 2018/1139¹⁵, bet ir kituose aviacijos saugos reglamentuose, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 376/2014¹⁶, Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 996/2010¹⁷ ir Reglamente (EB) Nr. 2111/2005;

¹⁴ 2023 m. kovo 28 d. Tarybos sprendimas (ES) 2023/746, kuriuo nustatomi kriterijai ir procedūra, pagal kuriuos nustatoma pozicija, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos priėmimo ar jų dalinių pakeitimų ir pranešimo apie skirtumus priimtų tarptautinių standartų atžvilgiu, (OL L 99, 2023 4 12, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007, (OL L 122, 2014 4 24, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, (OL L 295, 2010 11 12, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

- (12) siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi nuoseklaus požiūrio į oro navigacijos srities taisykles, Sprendimu (ES) 2023/746 nustatyta procedūra turėtų būti išplėsta, kad apimtų naujas oro navigacijos paslaugų procedūras (PANS), kurios būdamos aiškiai nurodytos Sąjungos teisės aktuose gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį;
- (13) Sprendimu (ES) 2023/746 nustatyta procedūra turėtų būti taikoma ir tais atvejais, kai ICAO taryba turi patvirtinti naujas 18 priede „Saugus pavojingųjų krovinių vežimas oru“ nurodytų Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninių instrukcijų (ICAO dokumentas Nr. 9284) redakcijas. Tos techninės instrukcijos yra tiesiogiai nurodytos Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012¹⁸ IV priedo CAT.GEN.MPA.200 dalyje „Pavojingųjų krovinių vežimas“. Dėl šios tiesioginės nuorodos bet koks šių techninių instrukcijų pakeitimas gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį;
- (14) ICAO nuomone, pranešti apie skirtumus, susijusius su rekomenduojama praktika, yra svarbu, nes tokios žinios apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos taip pat gali būti svarbios oro navigacijos saugai, reguliarumui ir veiksmingumui. Tokį vertinimą dar labiau sustiprina ir patvirtina ICAO asamblėjos rezoliucija A39-22 aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje (ji išsamiai aprašyta ICAO dokumente „Pranešimų apie skirtumus vadovas“ (ICAO dokumentas Nr. 10055)), kurioje visos ICAO susitariančiosios valstybės pareiškė ketinančios imtis atitinkamų veiksmų;
- (15) 2025 m. vasario ir kovo mėn. EASA atlikus ICAO visuotinės saugos priežiūros audito programos (toliau – USOAP) auditą, nepranešimas apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje pripažintas USOAP reikalavimų nesilaikymu;
- (16) todėl į Tarybos rekomendaciją aiškiai įtraukus Sąjungos poziciją dėl pranešimo apie skirtumus nuo rekomenduojamos praktikos, Sąjungos sprendimai būtų priimami racionaliau, nuosekliau ir veiksmingiau, o valstybėms narėms būtų padedama laikytis ICAO asamblėjos rezoliucijos A39-22 aviacijos saugos ir oro navigacijos srityje;
- (17) kartu reikėtų siekti didesnio lankstumo, susijusio su Sąjungos kompetencijai priklausančių Čikagos konvencijos priedų pakeitimais, naujomis PANS ir naujomis techninių instrukcijų redakcijomis, kurie gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį ir dėl kurių reikia suformuluoti Sąjungos poziciją, visų pirma tais atvejais, kai ICAO tarybos sesijos darbotvarkė gali būti iš dalies pakeista prieš pat sesijos pradžią;
- (18) šio pasiūlymo tikslas – toliau tobulinti Sąjungos procesus, susijusius su valstybių narių sprendimų priėmimu ICAO. Siūlomais pakeitimais šiuos tikslus siekiama įgyvendinti;
- (19) šio sprendimo įgyvendinimo tikslais valstybės narės ir Komisija, atsižvelgdamos į Sąjungos stebėtojos statusą, turėtų veikti glaudžiai bendradarbiaudamos pagal lojalaus bendradarbiavimo pareigą;
- (20) todėl Sprendimas (ES) 2023/746 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Sprendimas (ES) 2023/746 iš dalies keičiamas taip:

¹⁸ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (OL L 296, 2012 10 25, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„2023 m. kovo 28 d. Tarybos sprendimas (ES) 2023/746, kuriuo nustatomi kriterijai ir procedūra, pagal kuriuos nustatoma pozicija, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos priėmimo ar jų dalinių pakeitimų, naujų saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninių instrukcijų arba oro navigacijos paslaugų procedūrų patvirtinimo ir pranešimo apie skirtumus priimtų tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos atžvilgiu“;

- (2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje (toliau – ICAO taryba), kai tas organas turi priimti naujus tarptautinius standartus ir rekomenduojamasias praktikas (toliau – SRP) ar SRP dalinius pakeitimus civilinės aviacijos saugos, oro navigacijos ir oro eismo valdymo srityse, susijusius su Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 ir 19 priedais, arba patvirtinti naujas Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninių instrukcijų (toliau – techninės instrukcijos) arba oro navigacijos paslaugų procedūrų (toliau – PANS) redakcijas tiek, kiek tokie SRP, techninės instrukcijos ar PANS turi teisinę galią, kaip tai suprantama SESV 218 straipsnio 9 dalyje, nustatoma laikantis šio sprendimo 2 straipsnyje išdėstytų kriterijų ir procedūros.“;

- (3) 2 straipsnio 1 dalies pirmasis sakinyss ir a punktas pakeičiami taip:

„1. Kai ICAO taryba turi priimti naujus SRP ar SRP dalinius pakeitimus arba patvirtinti naujas PANS ar naujas techninių instrukcijų redakcijas, nurodytas 1 straipsnyje, Komisija:

- (a) tinkamu laiku ir ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki ICAO tarybos posėdžio, kuriame turi būti priimti nauji SRP ar SRP daliniai pakeitimai arba patvirtintos naujos PANS ar naujos techninių instrukcijų redakcijos, dienos Tarybai pateikia apsvarstyti ir patvirtinti dokumentą, kuriame išdėstoma išsami informacija apie pozicijos, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, projektą; išimtinėmis aplinkybėmis, kai šis terminas gali būti sutrumpinamas naujų SRP ar dalinių pakeitimų skubaus priėmimo arba SRP ar dalinio pakeitimo įsigaliojimo laikino sustabdymo atveju arba naujų PANS ar naujos techninių instrukcijų redakcijos skubaus patvirtinimo atveju, kai atitinkamų SRP projekto ar dalinių pakeitimų arba PANS projekto ar naujos techninių instrukcijų redakcijos projekto tekstas tampa prieinamas tik likus mažiau nei mėnesiui iki ICAO tarybos posėdžio, kuriame tie SRP ar daliniai pakeitimai turi būti priimti arba tos PANS ar techninės instrukcijos turi būti patvirtintos, dienos, Komisija stengiasi Tarybai pateikti dokumentą nepagrįstai nedelsdama ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per penkias dienas nuo naujų SRP projekto ar dalinių pakeitimų projekto arba PANS projekto ar techninių instrukcijų projekto gavimo iš Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO);“;

- (4) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, dėl pranešimo apie skirtumus Čikagos konvencijos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 ir 19 prieduose

išdėstytų naujų tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos arba jų dalinių pakeitimų atžvilgiu pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ir atsižvelgiant į ICAO asamblėjos rezoliuciją A39-22, nustatoma laikantis šio sprendimo 4 ir 5 straipsniuose išdėstytų kriterijų ir procedūros.“;

- (5) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Tuo atveju, kai Sąjungos teisė skiriasi nuo šio sprendimo 3 straipsnyje nurodytų tarptautinių standartų ar rekomenduojamosios praktikos ir todėl pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį bei atsižvelgiant į ICAO asamblėjos rezoliuciją A39-22 reikalaujama pranešti ICAO apie tuos skirtumus, Komisija tinkamu laiku ir ne vėliau kaip likus dviem mėnesiams iki ICAO nustatyto termino pranešti apie skirtumus Tarybai pateikia apsvarstyti ir patvirtinti dokumentą, grindžiamą, visų pirma, EASA pagal Reglamento (ES) 2018/1139 90 straipsnio 4 dalį pateikta informacija, kai taikytina, išsamiai apibūdinant ICAO praneštinus skirtumus ir, kai tikslinga, nurodant, kokios lanksčios sąlygos suteikiamos valstybėms narėms, kiek tai susiję su pranešimo būdu.

Poziciją, kurios turi būti laikomasi pagal šį straipsnį, išreiškia visos valstybės narės, veidamos kartu Sąjungos interesų labui.“;

- (6) 7 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Šis sprendimas taikomas iki 2028 m. gruodžio 31 d.“;

- (7) priedas pakeičiamas šio sprendimo priedo tekstu.

2 straipsnis

1 ir 3 straipsniuose nurodytą poziciją, veidamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė