



Briuselis, 2026 m. gegužės 5 d.  
(OR. en)

8879/26

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2026/0098 (NLE)

---

---

AVIATION 72  
ICAO 16  
RELEX 595

## PASIŪLYMAS

---

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. gegužės 5 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 181 final
Dalykas:	Pasiūlymas TARYBOS SPRENDIMAS dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 238-ojoje sesijoje, dėl 17 priedo „Aviacijos saugumas“ 19 dalinio pakeitimo

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 181 final.

---

Pridedama: COM(2026) 181 final



EUROPOS  
KOMISIJA

Briuselis, 2026 05 05  
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Pasiūlymas

## **TARYBOS SPRENDIMAS**

**dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės  
aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 238-ojoje sesijoje, dėl 17 priedo „Aviacijos  
saugumas“ 19 dalinio pakeitimo**

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su:

- i) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 238-ojoje sesijoje, dėl pasiūlymo iš dalies pakeisti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 17 priedą „Aviacijos saugumas“, kiek tai susiję su aviacijos saugumo standartais ir rekomenduojama praktika,
- ii) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO praneš apie Čikagos konvencijos 17 priedo 19 pakeitimo priėmimą ragindama susitariančiąsias valstybes pranešti apie skirtumus nuo priimtų priemonių arba jų laikymąsi.

### 2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### 2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

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

Čikagos konvencijos šalys yra visos ES valstybės narės.

#### 2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

ICAO yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra. Šios organizacijos tikslai ir uždaviniai – plėtoti tarptautinės oro navigacijos principus bei metodus ir skatinti tarptautinio oro susisiekimo planavimą bei plėtrą.

Čikagos konvencijos 54 straipsnyje išvardytos privalomos ICAO tarybos funkcijos apima tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus, tvirtinimą.

ICAO taryba yra nuolatinis ICAO organas, sudarytas iš 36 susitariančiųjų valstybių, kurias trejų metų laikotarpiui išrenka ICAO asamblėja. ICAO taryboje šiuo metu atstovaujama Prancūzijai, Vokietijai, Italijai, Danijai, Ispanijai, Šveicarijai ir Lenkijai.

ES turi stebėtojos statusą ICAO.

#### 2.3. Numatomi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos aktai

ICAO taryba priėmė aviacijos saugumo standartus ir rekomenduojamą praktiką kaip Čikagos konvencijos 17 priedą.

ICAO taryba siūlomus 17 priedo pakeitimus turėtų apsvarstyti 2026 m. birželio mėn. vykstančioje 238-ojoje sesijoje. 2025 m. gruodžio 12 d. ICAO valstybėms buvo išsiųstas valstybėms skirtas raštas<sup>1</sup> su pasiūlymais dėl teksto, kad jos pateiktų pastabų.

### 3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

#### 3.1. Siūlomi pakeitimai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

Į siūlomus pakeitimus, išdėstytus pirmiau minėtame valstybėms skirtame rašte, įtrauktos naujos su persėdimu vykstančių keleivių ir bagažo, tranzitu vykstančių keleivių ir bagažo

---

<sup>1</sup> AS 8/2.1-25/95. Konfidencialus dokumentas.

apibrėžtys; persvarstyta žmogiškųjų veiksmų apibrėžtis; persvarstyta rekomenduojama praktika, susijusi su žmogiškaisiais veiksniais, ir persvarstytas orlaivio saugumo patikrinimų ar apžiūrų standartas.

Numatomo akto dalykas yra susijęs su sritimi, kurioje Sąjunga pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį turi išimtinę išorės kompetenciją, nes numatomi aktai gali daryti poveikį bendroms taisyklėms ar pakeisti jų taikymo sritį, t. y.:

– 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002<sup>2</sup>,

– 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės<sup>3</sup>, ir

– 2015 m. lapkričio 16 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas C(2015)8005, kuriuo nustatomos visapusiškos bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti skirtos priemonės, kuriose pateikiama Reglamento (EB) Nr. 300/2008 18 straipsnio a punkte nurodyta informacija<sup>4</sup>.

### **3.2. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu**

Atsižvelgiant į atitinkamus Sąjungos teisės aktus, pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, turėtų būti pritarti siūlomoms 17 priedo pakeitimams.

Siūlomais pakeitimais padaryta didelė pažanga ir patobulintas esamas 17 priedo tekstas, nes jais patobulinami keli standartai ir rekomenduojama praktika bei jų apibrėžtys, o tam tikra praktika bus geriau suderinta su Sąjungoje taikomais metodais, visų pirma orlaivio saugumo patikrinimų ir apžiūrų srityje.

Siūlomi toliau išdėstomi konkretūs pakeitimai.

- Siūlomu apibrėžties „žmogiškojo veiksmo principai“ ir rekomenduojamos praktikos (RP) 2.5.2 pakeitimu siekiama išplėsti dabartinės RP 2.5.2, kuria šiuo metu daugiausia dėmesio skiriama technologijų plėtrai, taikymo sritį užtikrinant, kad į žmogiškuosius veiksmus būtų atsižvelgiama ir rengiant bei įgyvendinant politiką, procesus ir procedūras. Juo pripažįstama, kad apsaugos darbuotojai savo veiksmais ir elgesiu atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant veiksmingą ir tvarų saugumą. Todėl siūloma išbraukti termino „žmogaus galimybės“ apibrėžtį, nes nauja termino „žmogiškieji veiksniai“ apibrėžtis pakeičia tokio termino poreikį 17 priede.
- Siūlomų naujų terminų „su persėdimu vykstantys keleiviai ir bagažas“ ir „tranzitu vykstantys keleiviai ir bagažas“ apibrėžčių tikslas – jas suderinti su atitinkamomis ICAO Aviacijos saugumo vadove vartojamomis apibrėžtimis ir taip užtikrinti ICAO dokumentų terminijos nuoseklumą ir nuoseklų susijusių standartų aiškinimą.
- 17 priedo 4.4.3 standarte dėl su persėdimu vykstančių keleivių ir jų rankinio bagažo tikrinimo ir 4.5.5 standarte dėl su persėdimu vykstančių keleivių bagažo skyriuje vežamo bagažo tikrinimo nustatyta galimybė nevykdyti tikrinimo remiantis tarp dviejų ar daugiau valstybių sudarytu susitarimu dėl vienkartinio patikrinimo. Tačiau panašios nuostatos nėra 4.3.1 standarte, susijusiame su orlaivio saugumo

<sup>2</sup> OL L 97, 2008 4 9, p. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - LT - EUR-Lex](#).

<sup>3</sup> OL L 299, 2015 11 14, p. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - LT - EUR-Lex](#).

<sup>4</sup> Nepaskelbtas OL.

patikrinimais ir apžiūromis. Kadangi 4.3.1 standarte nenumatyta galimybė neatlikti orlaivio saugumo patikrinimo ar apžiūros naudojantis susitarimu dėl vienkartinio patikrinimo, tam, kad standartas būtų veiksmingas, jį reikėtų iš dalies pakeisti, kad tikrinimo ar apžiūros reikalavimo būtų galima netaikyti, kai yra sukurta patikima vienkartinio patikrinimo sistema. Šis siūlomas pakeitimas leistų netaikyti ICAO audito išvadų valstybėms, kurios jau taiko veiksmingus susitarimus dėl vienkartinio patikrinimo, apimančius orlaivių saugumo patikrinimus ir apžiūras, todėl jis yra labai svarbus siekiant užtikrinti geresnį Sąjungos vienkartinio patikrinimo vidaus sistemos pripažinimą šiose svarbiose srityse.

Taigi pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių pakeitimų priims pasiūlytus 17 priedo pakeitimus, yra, atsakant į atitinkamą ICAO valstybėms skirtą raštą, nepranešti apie nesutikimą ir laikytis priimtų priemonių. Jei po numatytos tų standartų taikymo pradžios datos Sąjungos teisės aktais būtų nukrypstama nuo naujai priimtų ICAO standartų, valstybės narės turėtų pranešti ICAO Sąjungos poziciją dėl skirtumų nuo tų konkrečių standartų, remdamosi parengiamuoju dokumentu, kurį Komisija laiku pateikia Tarybai apsvarstyti ir patvirtinti ir kuriame išsamiai išdėstomi skirtumai laikotarpiu, kurio reikia įgyvendinimui užbaigti.

#### **4. SUDERINAMUMAS SU KITOMIS SĄJUNGOS POLITIKOS SRITIMIS**

Siūlomas sprendimas yra suderinamas su kitų sričių Sąjungos politika, visų pirma transporto, ir ją papildo.

#### **5. TEISINIS PAGRINDAS**

##### **5.1. Procedūrinis teisinis pagrindas**

###### *5.1.1. Principai*

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

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis<sup>5</sup>.

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“<sup>6</sup>.

###### *5.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju*

ICAO taryba yra susitarimu, būtent Čikagos konvencija, įsteigtas organas.

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

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

Numatomi aktai turi teisinę galią SESV 218 straipsnio 9 dalies tikslais. Pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį, ICAO taryba tvirtina standartus ir rekomenduojamą praktiką, kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus. Tokie standartai ir rekomenduojama praktika yra privalomi pagal tarptautinę teisę ir laikantis Čikagos konvencijos 90 straipsnio, nes jie tampa privalomi visoms ICAO susitariančiosioms šalims, nebent dauguma tų šalių praneštų apie savo nesutikimą ICAO tarybai.

Be to, gali būti daromi numatomų aktų pakeitimai, todėl jie gali labai paveikti ES teisės aktų – Reglamento (EB) Nr. 300/2008, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 ir Komisijos įgyvendinimo sprendimo C(2015) 8005 – turinį, nes juose daroma aiški nuoroda į Čikagos konvencijos 17 priedą.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl Sąjungos pozicijos dėl tokių pranešimų priėmimas priklauso SESV 218 straipsnio 9 dalies taikymo sričiai.

## **5.2. Materialinis teisinis pagrindas**

### *5.2.1. Principas*

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo priimto akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio.

Jeigu 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.

### *5.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju*

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

Pagal SESV 91 straipsnio 1 dalį Europos Sąjunga nustato a) bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją; b) sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas; c) priemones transporto saugumui gerinti; d) kitas atitinkamas nuostatas.

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

## **5.3. Išvada**

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

**TARYBOS SPRENDIMAS**

**dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 238-ojoje sesijoje, dėl 17 priedo „Aviacijos saugumas“ 19 dalinio pakeitimo**

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) visos valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose. ICAO taryboje atstovaujama šešioms valstybėms narėms;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba gali priimti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką;
- (4) ICAO taryba priėmė aviacijos saugumo standartus ir rekomenduojamą praktiką kaip Čikagos konvencijos 17 priedą;
- (5) ICAO taryba savo 238-ojoje sesijoje turi priimti tam tikrus Čikagos konvencijos 17 priedo pakeitimus. Siūlomais pakeitimais padaryta didelė pažanga ir patobulintas esamas 17 priedo tekstas, nes jais patobulinami keli standartai ir rekomenduojama praktika bei jų apibrėžtys, o tam tikra praktika bus geriau suderinta su Sąjungoje taikomais metodais, visų pirma orlaivio saugumo patikrinimų ir apžiūrų srityje;
- (6) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes siūlomi pakeitimai turi teisinę galią: jie yra privalomi pagal tarptautinę teisę ir gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų – Reglamento (EB) Nr. 300/2008<sup>7</sup>, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998<sup>8</sup> ir Komisijos įgyvendinimo sprendimo C(2015) 8005<sup>9</sup> – turinį;

---

<sup>7</sup> 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

<sup>8</sup> 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės, (OL L 299, 2015 11 14, p. 1–142).

<sup>9</sup> 2015 m. lapkričio 16 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas C(2015) 8005, kuriuo nustatomos visapusiškos bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti skirtos priemonės,

- (7) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, turėtų būti pritarti siūlomam Čikagos konvencijos 17 priedo 19 pakeitimui;
- (8) Sąjungos poziciją Sąjungos vardu turėtų kartu pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės;
- (9) Sąjungos pozicija, ICAO tarybai priėmus siūlomą Čikagos konvencijos 17 priedo 19 pakeitimą, apie kurį ICAO generalinis sekretorius turi pranešti taikydamas ICAO valstybėms skirtą rašto procedūrą, turėtų būti nepranešti apie nesutikimą ir laikytis pakeitimų. Jei Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, ICAO turėtų būti pranešta apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir rekomenduojamos praktikos. Sąjungos pozicija dėl tokio skirtumo turėtų būti grindžiama rašytiniu dokumentu, kurį Komisija pateikia Tarybai apsvarstyti ir patvirtinti,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

#### *1 straipsnis*

- (1) Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO tarybos 238-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje, dėl Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo 19 pakeitimo yra pritarti visiems siūlomiems pakeitimams.
- (2) Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių pakeitimų priims 1 dalyje nurodytą pasiūlytą Čikagos konvencijos 17 priedo 19 pakeitimą, yra, atsakant į atitinkamą ICAO valstybei skirtą raštą, nepranešti apie nesutikimą ir pranešti apie priimtos priemonės laikymąsi. Jei Sąjungos teisės aktais nuo naujai priimtų tarptautinių standartų būtų nukrypta po numatytos tų standartų taikymo pradžios dienos, pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ICAO pranešama apie skirtumą nuo tų konkrečių tarptautinių standartų.

Jeigu Sąjungos teisės aktai skirtųsi nuo Čikagos konvencijos 17 priede nustatytų standartų, Komisija tinkamu laiku ir likus ne mažiau kaip dviem mėnesiams iki ICAO nustatyto pranešimo apie skirtumus termino pateikia Tarybai svarstyti ir patvirtinti parengiamąjį dokumentą, kuriame išdėstoma Sąjungos pozicija dėl išsamių skirtumų, apie kuriuos valstybės narės Sąjungos vardu turi pranešti ICAO.

#### *2 straipsnis*

1 straipsnio 1 dalyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės.

1 straipsnio 2 dalyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia visos Sąjungos valstybės narės.

---

kuriose pateikiama Reglamento (EB) Nr. 300/2008 18 straipsnio a punkte nurodyta informacija, (nepaskelbtas OL).

*3 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu  
Pirmininkas / Pirmininkė*