SPRENDIMAI

TARYBOS SPRENDIMAS (ES) 2023/746

2023 m. kovo 28 d.

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

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 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija). Ja buvo įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO) ir ji reglamentuoja tarptautinį oro susisiekimą;

(2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos Susitariančiosios Šalys ir ICAO Susitariančiosios Valstybės, o Sąjunga tam tikruose ICAO organuose turi stebėtojos statusą;

(3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnio l punktą ICAO taryba gali patvirtinti civilinei aviacijai skirtus tarptautinius standartus ir rekomenduojamąją praktiką (toliau – SRP) ir vadinti juos Čikagos konvencijos priedais (toliau – ICAO priedai);

(4) pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį kiekvienas ICAO priedas ar ICAO priedo dalinis pakeitimas įsigalioja per tris mėnesius nuo jo perdavimo ICAO Susitariančiosioms Valstybėms arba pasibaigus ilgesniam laikui, kurį nustato ICAO taryba, jei per šį laikotarpį dauguma ICAO Susitariančiųjų Valstybių nepraneša apie savo nesutikimą. ICAO tarybos priimti ir įsigalioję tarptautiniai standartai yra privalomi visoms ICAO Susitariančiosioms Valstybėms, įskaitant visas Sąjungos valstybes nares, laikantis Čikagos konvencijos, visų pirma jos 37 ir 38 straipsnių, ir neperžengiant joje nustatytų ribų;

(5) pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį, kiekviena ICAO Susitariančioji Valstybė, kuri mano, kad nėra praktiška visais atžvilgiais atitikti kurį nors iš tarptautinių standartų, arba kurios taisyklės ar praktika neatitinka kurio nors tarptautinio standarto, kai pastarasis buvo iš dalies pakeistas, arba, kurios manymu, yra būtina priimti taisykles ar praktiką, kurios kuriuo nors atžvilgiu skirtųsi nuo nustatyto tarptautinio standarto, nedelsdama turi informuoti ICAO apie skirtumus tarp valstybės taisyklių ar praktikos ir tų taisyklių ar praktikos, kurias nustato tarptautiniai standartai. Iš dalies keičiant tarptautinius standartus, kiekviena valstybė, kuri atitinkamai iš dalies nepakeičia savo taisyklių ar praktikos, per šešiasdešimt dienų nuo tarptautinio standarto dalinio pakeitimo patvirtinimo apie tai informuoja ICAO arba nurodo veiksmus, kurių ketina imtis;

(6) dėl ICAO vidaus taisyklių, visų pirma, dėl tų ICAO vidaus taisyklių, dėl kurių galimybė susipažinti su paskiausiomis dokumentų, susijusių su naujais SRP ar SRP daliniais pakeitimais, redakcijomis ICAO taryboje suteikiama vėlai, dėl ICAO Susitariančiosioms Valstybėms ICAO nustatytų pranešimo apie tarptautinių standartų skirtumus terminų ir dėl didelio kasmet praneštinų skirtumų civilinės aviacijos saugos, oro navigacijos ir oro eismo valdymo srityse skaičiaus yra sunku laiku Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 218 straipsnio 9 dalimi grindžiamu Tarybos sprendimu nustatyti poziciją, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, dėl naujų SRP ar SRP dalinių pakeitimų priėmimo arba pranešimo apie kiekvieną skirtumą;

(7) todėl tikslinga nustatyti kriterijus ir procedūrą, kurių turi būti laikomasi nustatant poziciją, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, dėl SRP priėmimo ar SRP dalinių pakeitimų tiek, kiek tie SRP gali iš esmės paveikti Sąjungos teisės civilinės aviacijos srityje turinį, taip pat dėl sprendimų nepritarti ar nepareikšti nepritarimo SARP pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį ir dėl pranešimo apie skirtumus tarptautinių standartų atžvilgiu pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį;

(8) atsižvelgiant į civilinės aviacijos saugos, oro navigacijos ir oro eismo valdymo ypatumus, palyginti su kitomis ICAO kompetencijos sritimis, visų pirma, į kiekvienais metais tose srityse ICAO tarybos priimamų SRP didelį skaičių ir pranešimų apie skirtumus, kuriuos reikia pateikti kiekvienais metais, skaičių, šis sprendimas turėtų būti susijęs tik su civilinės aviacijos sauga, oro navigacija ir oro eismo valdymu, siekiant racionalizuoti procesus, kad būtų sparčiai nustatyta pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, priimant naujus SRP ir SRP dalinius pakeitimus, sprendimus nepritarti ar nepareikšti nepritarimo ICAO tarybos priimtiems SRP ar SRP daliniams pakeitimams ir veiksmingai nagrinėti daugybę pranešimų;

(9) ICAO tarybos priimti SRP civilinės aviacijos saugos, oro navigacijos ir oro eismo valdymo srityje gali būti susiję su Sąjungos išimtinei kompetencijai priklausančiais klausimais ir galėtų daryti esminę įtaką Sąjungos teisės turiniui. Todėl veiksminga ir tikslinga sprendimu nustatyti kriterijus ir procedūrą, kurių turi būti laikomasi nustatant poziciją, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, dėl SRP tose srityse, nedarant poveikio valstybių narių, kaip ICAO Susitariančiųjų Valstybių, teisėms ir įsipareigojimams pagal Čikagos konvenciją. ICAO lygmeniu civilinės aviacijos saugos, oro navigacijos ir oro eismo valdymo SRP daugiausia yra išdėstyti ICAO 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 ir 19 prieduose;

(10) Sąjungos lygmeniu SRP išdėstyti reikalavimai, susiję su civilinės aviacijos sauga, daugiausia yra atspindėti ir nurodyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1139 ([1]), reglamente (EB) Nr. 2111/2005 ([2]) ir remiantis jais priimtuose įgyvendinimo bei deleguotuosiuose aktuose, visų pirma, Komisijos reglamentuose (ES)

([1]) 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).

([2]) 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 panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27, p. 15).

Nr. 1178/2011 ([3]), (ES) Nr. 748/2012 ([4]), (ES) Nr. 965/2012 ([5]), (ES) Nr. 139/2014 ([6]), (ES) Nr. 452/2014 ([7]), (ES) Nr. 1321/2014 ([8]), (ES) 2015/640 ([9]), Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947 ([10]), Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2019/945 ([11]) ir Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2021/664 ([12]);

(11) Sąjungos lygmeniu SRP išdėstyti reikalavimai, susiję su oro navigacija ir oro eismo valdymu, daugiausia yra atspindėti ir nurodyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 549/2004 ([13]), (EB) Nr. 550/2004 ([14]) ir (EB) Nr. 551/2004 ([15]) bei remiantis jais priimtuose įgyvendinimo ir deleguotuosiuose aktuose, visų pirma, Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012 ([16]), Komisijos reglamente (ES) Nr. 1332/2011 ([17]), Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/1048 ([18]) ir Komisijos reglamente (ES) 2015/340 ([19]);

([3]) 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, p. 1).

([4]) 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklė (OL L 224, 2012 8 21, p. 1).

([5]) 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).

([6]) 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

([7]) 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos 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, p. 12).

([8]) 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, p. 1).

([9]) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18).

([10]) 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos (OL L 152 2019 6 11, p. 45).

([11]) 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/945 dėl bepiločių orlaivių sistemų ir trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų naudotojų (OL L 152, 2019 6 11, p. 1).

([12]) 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos (OL L 139, 2021 4 23, p. 161).

([13]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

([14]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).

([15]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

([16]) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).

([17]) 2011 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore (OL L 336, 2011 12 20, p. 20).

([18]) 2018 m. liepos 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1048, kuriuo nustatomi su nustatytų charakteristikų navigacija susiję oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros (OL L 189, 2018 7 26, p. 3).

([19]) 2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su skrydžių vadovų licencijomis ir pažymėjimais susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 805/2011 (OL L 63, 2015 3 6, p. 1).

(12) šis sprendimas turėtų būti susijęs tik su pozicijomis, kurių Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, išimtinei Sąjungos kompetencijai priklausančiose srityse. Šis sprendimas nedaro poveikio galimybei, kad remdamasi Komisijos pasiūlymu Taryba priimtų SESV 218 straipsnio 9 dalimi grindžiamus sprendimus, kuriais būtų nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, visų pirma, srityse, kurios nepatenka į šio sprendimo taikymo sritį, be kita ko, kai dar nepasinaudota Sąjungos pasidalijamąja kompetencija;

(13) išskyrus ypatingus atvejus, susijusius su pranešimu apie tam tikrus skirtumus, atsiradusius dėl nacionalinių priemonių priėmimo pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį, pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, turėtų būti grindžiama dokumentu, kurį Komisija tinkamu laiku turi pateikti Tarybai, kad jį būtų galima apsvarstyti ir patvirtinti. Komisija turėtų stengtis pradėti rengti tokį dokumentą kuo greičiau, kad būtų skirta pakankamai laiko jį parengti, įskaitant visas reikalingas konsultacijas, kurios turi būti atliekamos ekspertų lygmeniu. Kai tikslinga ir atsižvelgiant į kiekvieną konkretų atvejį, Komisijos dokumente turėtų būti nurodyta, ar valstybei narei turėtų būti numatytos lanksčios sąlygos, kiek tai susiję su naujų SRP ar SRP dalinių pakeitimų priėmimu ICAO taryboje, ir tokiais atvejais nurodytos tokių lankstumo sąlygų apimtis ir pritarimo joms sąlygos, arba, kiek tai susiję su atitinkamų skirtumų pranešimo būdu. Kai to reikalauja ICAO, pranešimas apie skirtumus turėtų atitikti formatą, kurį Elektroninėje skirtumų pranešimo sistemoje nustato ICAO.

Kai pagal šį sprendimą pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, nustatoma dokumente, kurį Komisija pateikia Tarybai apsvarstyti ir patvirtinti, tame dokumente, kai tikslinga ir atsižvelgiant į kiekvieną konkretų atvejį, turėtų būti nurodyta, ar valstybėms narėms turėtų būti numatytos lanksčios sąlygos, kiek tai susiję su atitinkamų skirtumų pranešimo būdu. Be to, Komisija turėtų stengtis pradėti rengti tokį dokumentą kuo greičiau, kad būtų skirta pakankamai laiko jam parengti, įskaitant visas reikalingas konsultacijas, kurios turi būti atliekamos ekspertų lygmeniu;

(14) kiek tai susiję su naujų SRP ar SRP dalinių pakeitimų priėmimu ir sprendimais nepritarti ar nepareikšti nepritarimo ICAO taryboje priimtiems SRP ar SRP daliniams pakeitimams, Komisijos pateiktas dokumentas turėtų būti grindžiamas priede išdėstytais tikslais bei gairėmis ir jame turėtų būti atsižvelgiama į ICAO prieš naujų SRP ar SRP dalinių pakeitimų svarstymą ICAO taryboje pateiktą medžiagą, taip pat, kai taikytina, į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) pagal Reglamento (ES) 2018/1139 90 straipsnio 1 ir 3 dalis pateiktą informaciją;

(15) pozicija dėl ICAO taryboje vykstančiu naujų SRP ar SRP dalinių pakeitimų priėmimo, turėtų išreikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui;

(16) pozicija dėl sprendimų nesutikti su ICAO taryboje priimtais naujais SRP ar SRP daliniais pakeitimais arba nereikšti nesutikimo, turėtų išreikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui;

(17) ICAO praneštinų priimtų tarptautinių standartų skirtumų atveju jie, visų pirma, turėtų būti grindžiami informacija, kurią, kai taikytina, EASA pateikė pagal Reglamento (ES) 2018/1139 90 straipsnio 4 dalį;

(18) skirtumai ICAO tarybos priimtų tarptautinių standartų atžvilgiu gali atsirasti dėl Sąjungos teisės, kai ICAO taryba priima naują ar iš dalies pakeistą tarptautinį standartą arba kai iš dalies pakeičiama Sąjungos teisė. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, dėl tokių skirtumų turėtų būti grindžiama dokumentu, kurį Komisija Tarybai pateikia laiku, kad jį būtų galima apsvarstyti ir patvirtinti;

(19) skirtumai ICAO tarybos priimtų tarptautinių standartų atžvilgiu taip pat gali atsirasti dėl nacionalinių priemonių, priimtų skubiai dėl nenumatytų aplinkybių pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį, kai tos priemonės skiriasi nuo tarptautinių standartų, todėl pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį apie skirtumus reikia pranešti ICAO. Todėl šiame sprendime taip pat tikslinga nustatyti kriterijus ir procedūrą, kurių reikia laikytis nustatant tokius skirtumus. Ta procedūra turėtų priklausyti nuo priimtų nacionalinių priemonių taikymo srities bei trukmės ir valstybėms narėms turėtų sudaryti sąlygas nedelsiant vykdyti savo tarptautinius įsipareigojimus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį. Ta procedūra turėtų nedaryti poveikio Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnyje nustatytoms sąlygoms ir procedūrai;

(20) poziciją dėl ICAO pranešti skirtumų tarptautinių standartų atžvilgiu turėtų išreikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui;

(21) įgyvendinant šį sprendimą turėtų nebūti pažeidžiamos valstybių narių pareigos pagal Sąjungos teisę arba jų tarptautiniai įsipareigojimai pagal Čikagos konvenciją;

(22) šio sprendimo įgyvendinimo tikslais valstybės narės ir Komisija, atsižvelgdamos į Sąjungos stebėtojos statusą, turėtų veikti glaudžiai bendradarbiaudamos pagal lojalaus bendradarbiavimo pareigą;

(23) šis sprendimas turėtų būti taikomas ribotą laikotarpį, t. y. tik iki ICAO tarybos posėdžio pabaigos po 42-osios ICAO asamblėjos. Komisija Tarybai turėtų pateikti šio sprendimo taikymo rašytinį vertinimą, kurio pagrindu šio sprendimo galiojimas galėtų būti pratęstas ar šis sprendimas galėtų būti iš dalies pakeistas;

(24) tikslinga nustatyti kriterijus ir procedūrą, pagal kuriuos nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, dėl tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos priėmimo ar jų dalinių pakeitimų ir pranešimo apie skirtumus priimtų tarptautinių standartų atžvilgiu,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

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 rekomenduojamąsias 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, 14, 15, 18 ir 19 priedais tiek, kiek tokie SRP patenka į Sąjungos išimtinės kompetencijos sritį ir turi teisinę galią, kaip tai suprantama SESV 218 straipsnio 9 dalyje, nustatoma laikantis šio sprendimo 2 straipsnyje išdėstytų kriterijų ir procedūros.

2 straipsnis

1. Kai ICAO taryba turi priimti naujus SRP ar SRP dalinius pakeitimus, kaip nurodyta 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, dienos Tarybai pateikia apsvarstyti ir patvirtinti dokumentą, kuriame išdėstomas, visų pirma, Sąjungos pozicijos, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, projektas; išimtinėmis aplinkybėmis, naujų SRP ar dalinių pakeitimų skubaus priėmimo arba SRP ar dalinio pakeitimo įsigaliojimo laikino sustabdymo atveju, kai

atitinkamų SRP ar dalinių pakeitimų tekstas tampa prieinamas tik likus mažiau nei mėnesiui iki ICAO tarybos posėdžio, kuriame tie SRP ar daliniai pakeitimai turi būti priimti, dienos, Komisija stengiasi Tarybai pateikti dokumentą nedelsdama ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 5 dienas nuo naujų SRP projekto ar dalinių pakeitimų projekto gavimo iš ICAO;

b) tinkamu laiku ir ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki ICAO nustatyto termino pranešti apie Susitariančiųjų Valstybių nesutikimą pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį Tarybai pateikia apsvarstyti ir patvirtinti dokumentą, kuriame išdėstomas pozicijos, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, projektas.

Kai tinkama, pirmos pastraipos b punkte nurodyta pozicija gali būti įtraukta į dokumentą, pateikiamą Tarybai pagal pirmos pastraipos a punktą.

2. Pagal 1 dalies a ir b punktus Komisijos pateikiami dokumentai parengiami vadovaujantis priede pateiktais tikslais bei gairėmis ir jame atsižvelgiama į visą prieš bet kokius svarstymus ICAO pateiktą atitinkamą informaciją ir medžiagą, taip pat atitinkamai į informaciją, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) pateiktą pagal Reglamento (ES) 2018/1139 90 straipsnio 1 ir 3 dalis, kai taikytina.

3. Atsižvelgdamos į ICAO tarybos sesijos eigą, valstybės narės, derindamos veiksmus su Sąjungos atstovu pagal Europos Sąjungos sutarties 4 straipsnio 3 dalyje nustatytą pareigą lojaliai bendradarbiauti, gali vietoje susitarti dėl Tarybos pagal 1 dalies a punktą patvirtintos pozicijos nedidelių neesminių pakeitimų.

Dokumentuose, kuriuose pagal 1 dalies a punktą nustatoma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, nurodoma, ar dėl tolesnių tos pozicijos patikslinimų gali būti susitariama vietoje atsižvelgiant į ICAO tarybos sesijos raidą. Tie patikslinimai negali daryti poveikio pozicijos esmei ir tikslui.

4. 1 dalies a punkte nurodytą poziciją ICAO taryboje išreiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui.

1 dalies b punkte nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, išreiškia visos valstybės narės.

3 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO, dėl pranešimo apie skirtumus Čikagos konvencijos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 ir 19 prieduose išdėstytų tarptautinių standartų atžvilgiu tiek, kiek tokie tarptautiniai standartai priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai, nustatoma laikantis šio sprendimo 4 ir 5 straipsniuose išdėstytų kriterijų ir procedūros.

4 straipsnis

Tuo atveju, kai Sąjungos teisė skiriasi nuo šio sprendimo 3 straipsnyje nurodytų tarptautinių standartų ir todėl pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį 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, kuriame išsamiai nurodomi ICAO praneštini skirtumai 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, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui.

5 straipsnis

1. Jei valstybė narė pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį priima nacionalines priemones, kuriomis atskiriems fiziniams ar juridiniams asmenims suteikiamos išimtys arba kurių bendra trukmė neviršija aštuonių mėnesių, ir jei tos nacionalinės priemonės skiriasi nuo šio sprendimo 3 straipsnyje nurodytų tarptautinių standartų, ir pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį reikalaujama pranešti apie skirtumus tų standartų atžvilgiu, ta valstybė narė nedelsdama Komisiją informuoja apie visus skirtumus, apie kuriuos turi būti pranešta.

2. Jei pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį suteiktos išimtys yra visuotinai taikomos ir jų bendra trukmė viršija aštuonis mėnesius, atsižvelgdama į atitinkamos valstybės narės pateiktą informaciją ir, kai taikoma, į EASA pagal to reglamento 90 straipsnio 4 dalį pateiktą informaciją, Komisija ne vėliau kaip per dvi savaites po to, kai atitinkama valstybė narė jai praneša apie tas išimtis pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnio 1 dalį ir, kai taikytina, gavusi EASA rekomendaciją pagal to reglamento 71 straipsnio 2 dalį, Tarybai pateikia apsvarstyti ir patvirtinti dokumentą, kuriame išsamiai nurodomi ICAO praneštini skirtumai.

Poziciją, kurios turi būti laikomasi pagal šią dalį, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, išreiškia valstybės narės, pagal Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnį priėmusios nacionalines priemones, dėl kurių reikia pranešti apie skirtumus.

6 straipsnis

Įgyvendinant šį sprendimą nepažeidžiamos valstybių narių pareigos pagal Sąjungos teisę arba jų įsipareigojimai pagal Čikagos konvenciją.

7 straipsnis

1. Šis sprendimas taikomas iki 2025 m. gruodžio 31 d.

2. Ne vėliau kaip likus keturiems mėnesiams iki šio sprendimo galiojimo pabaigos dienos Komisija Tarybai pateikia ataskaitą, kurioje išanalizuojamas šio sprendimo taikymas, visų pirma, jo efektyvumas ir naudojimo dažnumas.

3. Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, gali pratęsti šio sprendimo taikymą arba kitaip iš dalies pakeisti šį sprendimą.

8 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Briuselyje 2023 m. kovo 28 d.

Tarybos vardu
Pirmininkė
E. BUSCH

PRIEDAS

TIKSLAI BEI GAIRĖS, PAGAL KURIUOS NUSTATOMOS POZICIJOS, KURIŲ SĄJUNGOS VARDU TURI BŪTI LAIKOMASI TARPTAUTINĖJE CIVILINĖS AVIACIJOS ORGANIZACIJOJE

Tikslai

1. Skatinti saugią, veiksmingą, rezultatyvią, atvirą ir aplinkai nekenksmingą oro transporto sistemą, laikantis 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikato „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“.

2. Skatinti regioninio bendradarbiavimo ir regioninių aviacijos sistemų plėtrą ir teikti paramą, kad jas pripažintų ICAO ir jos Susitariančiosios Valstybės, taip pat skatinti ir remti jų integraciją į ICAO sistemą.

3. Skatinti taisyklių ir politikos, kuriomis užtikrinama saugi oro transporto veikla, rengimą ir tinkamą saugos taisyklių priežiūrą laikantis Sąjungos aviacijos saugos reglamentavimo sistemos, įskaitant Reglamentą (ES) 2018/1139 ([1]) ir atsižvelgiant į 2022 m. spalio 17 d. Komisijos ataskaitą dėl Europos aviacijos saugos programos.

4. Skatinti veiksmingų, rezultatyvių ir sąveikių oro navigacijos sistemų kūrimą bei diegimą laikantis reglamentų (EB) Nr. 549/2004 ([2]), (EB) Nr. 550/2004 ([3]) bei (EB) Nr. 551/2004 ([4]) ir atsižvelgiant į Pasaulinį oro navigacijos planą ir aviacijos sistemos blokų atnaujinimus (ASBU).

5. Toliau remti saugios, veiksmingos ir aplinkai nekenksmingos pasaulinės oro transporto sistemos plėtrą visose ICAO Susitariančiosiose Valstybėse, be kita ko, kai aktualu, teikiant techninę pagalbą ir vykdant pajėgumų stiprinimo veiklą, pvz., pasitelkiant Sąjungos užsienio politikos priemonių (UPP) projektus.

Gairės

Valstybės narės, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, stengiasi remti šiuos ICAO veiksmus:

1. Siekiant užtikrinti taisyklių ir politikos, kuriomis užtikrinama saugi oro transporto veikla, rengimą ir tinkamą saugos taisyklių priežiūrą:

   a) remti Pasaulinio aviacijos saugos plano (PASP) rengimą ir įgyvendinimą;

   b) remti civilinės aviacijos tarptautinių standartų ir rekomenduojamosios praktikos (SRP), tvirtinamų pagal Čikagos konvencijos 37 straipsnį bei 54 straipsnio l punktą, plėtojimą, visų pirma, tais atvejais, kai jie yra būtini keleiviams apsaugoti ir skrydžių saugai užtikrinti;

   c) remti regioninių aviacijos saugos sistemų ir kitų valstybių regioninio bendradarbiavimo saugos srityje sistemų kūrimą bei įgyvendinimą ir prisidėti prie geresnės jų integracijos ICAO kontekste.

([1]) 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).

([2]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

([3]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).

([4]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

2. Siekiant užtikrinti veiksmingų, rezultatyvių ir sąveikių oro navigacijos sistemų kūrimą bei diegimą:

   a) remti Pasaulinio oro navigacijos plano (PONP) ir jo stebėsenos procedūrų kūrimą ir įgyvendinimą taikant tinkamus veiksmingumo rodiklius;

   b) remti oro eismo valdymo (toliau – OEV) standartų rengimą ir diegimą, pasaulinę naujų technologijų ir sistemų sąveiką bei glaudesnį koordinavimą ar veiklą OEV srityje, pavyzdžiui, prisidedant prie patikimumo užtikrinimo sistemos iniciatyvos rengimo darbo ir kitos susijusios veiklos;

   c) remti taisyklių, politikos bei veiksmų rengimą ir įgyvendinimą oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų (OEV / ONP) srityje, visų pirma, laikantis Asamblėjos 41-ojoje sesijoje priimtų rezoliucijų A41-6, A41-7 ir A41-8.

3. Siekiant toliau remti saugios, veiksmingos ir aplinkai nekenksmingos pasaulinės oro transporto sistemos plėtrą visose ICAO Susitariančiosiose Valstybėse:

   a) remti iniciatyvą „Nė viena šalis nepaliekama nuošalyje“;

   b) remti aviacijos sektoriaus indėlį įgyvendinant Jungtinių Tautų darnaus vystymosi darbotvarkę iki 2030 m.;

   c) kai tinkama, remti tolesnį techninės pagalbos teikimą ir tolesnę pajėgumų stiprinimo veiklą.