EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 01 30
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 237-ojoje sesijoje, dėl numatomo 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ dalinio pakeitimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su:

i) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 237-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos sesijoje, dėl numatomo 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimo ir

ii) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi po to, kai ICAO praneš apie Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimo priėmimą atitinkamuose valstybėms skirtuose raštuose, kuriuose jos susitariančiosios valstybės bus raginamos pranešti apie skirtumus nuo priimtų priemonių arba jų laikymąsi.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

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

Visos ES valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija 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.

ICAO taryba yra nuolatinis ICAO organas, sudarytas iš 36 susitariančiųjų valstybių, kurias ICAO asamblėja išrenka trejų metų laikotarpiui. 2025–2028 m. ICAO taryboje yra šešių 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.

Pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį, kiekvienas toks priedas arba jo pakeitimas įsigalioja per tris mėnesius nuo jo perdavimo ICAO susitariančiosioms valstybėms arba pasibaigus ilgesniam laikui, kurį gali nustatyti ICAO taryba, nebent per šį laikotarpį dauguma ICAO susitariančiųjų valstybių praneša apie savo nesutikimą.

Priėmus tokias priemones ICAO susitariančiosios valstybės privalo tų priemonių laikytis arba prieš toms priemonėms įsigaliojant ir tampant teisiškai privalomomis pranešti apie nesutikimą su jomis ar bet kokius skirtumus nuo jų.

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

2.3. Numatomas ICAO aktas ir jo ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

237-ojoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje ICAO taryba turėtų svarstyti ir priimti:

– 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimą, kuris, kaip nurodyta valstybėms skirtuose raštuose AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 ir AN 8/3-23/18, buvo parengtas užbaigus svarstymus atitinkamai Avarijų tyrimo komiteto septintajame ir aštuntajame posėdžiuose (AIGP/7 ir AIGP/8), Saugos informacijos apsaugos įgyvendinimo grupės trečiajame posėdyje (SIP-IG/3), Saugos valdymo komiteto penktajame posėdyje (SMP/5), Nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų komiteto devintajame posėdyje (RPASP/9) ir Aerodromų projektavimo ir naudojimo komiteto darbo grupės penktajame posėdyje (ADOP/WG/5).

– Pakeitimas susijęs su nuostatomis dėl orlaivių avarijų, įskaitant neteisėtą veiką, tyrimus, kai yra interesų konfliktas (orlaivio priverstinis nuleidimas), įrodymus ir duomenų apie avarijas ir incidentus teikimo (ADREP) reikalavimus. Nuorodos į 13 priedą yra siūlomuose 6 priedo pakeitimuose, susijusiuose su skrydžio duomenų įrašų apsauga, nedarant poveikio 13 priedui. Galiausiai į jį įtrauktas atitinkamas 19 priedo atnaujinimas, susijęs su valstybinės saugos programos apibrėžtimi, ir pastabos, susijusios su Saugos duomenų rinkimo ir tvarkymo sistema (SDCPS), atnaujinimas.

– Kaip išsamiau paaiškinta toliau, minėtas pakeitimas gali turėti įtakos ES teisei.

Numatomas pakeitimas apima toliau išvardytas sritis:

– kalbant apie atnaujinimą, susijusį su neteisėta veika ir tyrimais, kai yra interesų konfliktas, siūlomu pakeitimu siekiama patikslinti ir padidinti įvykio vietos valstybės atsakomybę atliekant orlaivių avarijų tyrimus, visų pirma susijusius su neteisėtos veikos atvejais. Kai dėl tokios neteisėtos veikos įvyksta avarijos, kai kurios valstybės nutraukia saugos tyrimus ir nepateikia galutinės ataskaitos, o tai trukdo padaryti išvadų aviacijos saugos didinimo tikslais. Į pakeitimą įtraukta pastaba, kuria siekiama paaiškinti šią pareigą, užtikrinant, kad saugos tyrimai būtų užbaigti nepriklausomai nuo to, ar buvo padaryti neteisėti veiksmai;

– be to, pakeitimu sprendžiami galimi interesų konfliktai, kurie gali kilti, kai įvykio vietos valstybė yra susijusi su neteisėta veika, ir dėl to gali kilti abejonių dėl tyrimų nešališkumo. Siekiant užtikrinti skaidrumą, nepriklausomumą, patikimumą ir objektyvumą, įvykio vietos valstybė raginama savanoriškai pavesti tyrimus trečiosioms valstybėms arba regioninėms organizacijoms arba stebėtojo teisėmis įtraukti ICAO. Šis pasiūlymas pateikiamas kaip gairės 13 priedo G priedėlyje, siekiant padidinti tyrimų patikimumą tais atvejais, kai gali kilti interesų konfliktų;

– kalbant apie pakeitimą, susijusį su įrodymais, siūloma iš esamo teksto išbraukti žodį „turimi“, nes jis trukdė avarijų ir incidentų tyrėjams atliekant tyrimus susipažinti su įrodymais. Juo nustatomas apribojimas arba sąlyga ir jis gali būti neteisingai aiškinamas, kai kalbama apie dalijimąsi neskelbtinais duomenimis su avarijų ir incidentų tyrėjais;

– kalbant apie reikalavimo teikti preliminarią Duomenų apie avarijas ir incidentus teikimo sistemos (ADREP) ataskaitą panaikinimą, tikslas yra supaprastinti valstybėms taikomus reikalavimus pranešti ICAO apie avarijas ir incidentus pagal ADREP. Be to, siūloma sumažinti didžiausiosios masės reikalavimą, taikomą teikiant galutines ataskaitas ICAO, nuo 5 700 kg iki 2 250 kg, siekiant suderinti su ADREP duomenų teikimo ir pranešimo apie avarijas ir incidentus reikalavimais;

– galiausiai, kalbant apie termino „valstybinė saugos programa“ atnaujinimą, tai reiškia, kad jo apibrėžtis 13 priede turi būti pakeista, kad atspindėtų naująją apibrėžtį. Pasiūlymu taip pat iš dalies keičiamas 13 priedo 8.1 skirsnio pastabos turinys, įtraukiant terminą „Saugos duomenų rinkimo ir tvarkymo sistema (SDCPS)“. Abiem atvejais pasiūlymu siekiama užtikrinti 13 priedo suderinamumą su kitais ICAO priedais.

Pakeitimą, jei jis bus priimtas, numatoma pradėti taikyti nuo 2028 m. lapkričio 23 d., išskyrus nuostatas, susijusias su valstybinės saugos programos apibrėžtimi ir pastaba dėl Saugos duomenų rinkimo ir tvarkymo sistemos (SDCPS), kurias numatoma pradėti taikyti 2026 m. lapkričio 26 d.

Nors kai kurie siūlomi pakeitimai atitinka ICAO 13 priedo dalis, kurios nebuvo įtrauktos į Reglamentą (ES) Nr. 996/2010[1], kiti pakeitimai jau yra į jį įtraukti, ir jei bus priimti tokie, kokie siūlomi, mažai tikėtina, kad dėl jų prireiks keisti Sąjungos teisę. Vis dėlto priėmus pakeitimą reikės atlikti išsamų vertinimą, įskaitant poreikio pranešti apie skirtumus vertinimą.

Minėtas vertinimas parengtas remiantis Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklo (ENCASIA) pateikta informacija. Tinklas įsteigtas pagal Reglamento (ES) Nr. 996/2010 7 straipsnio 1 dalį ir jį sudaro kiekvienos valstybės narės saugos tyrimų institucijų vadovai ir (arba) daugiarūšio transporto institucijos atveju – jos aviacijos padalinio vadovas (arba jų atstovai). ENCASIA, be kita ko, privalo rengti pasiūlymus Sąjungos institucijoms ir jas konsultuoti visais klausimais, susijusiais su Sąjungos politikos ir taisyklių, susijusių su saugos tyrimais ir su avarijų bei incidentų prevencija, rengimu ir įgyvendinimu.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Siūlomas pakeitimas ir jo ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

13 priedo 20 pakeitimas

Valstybėms skirtuose raštuose AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 ir AN 8/3-23/18 nurodytas siūlomas pakeitimas apima Reglamento (ES) Nr. 996/2010 nuostatas.

Numatomų pakeitimų dalykas priklauso išimtinei Sąjungos kompetencijai pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies sakinio paskutinę dalį.

Siūlomas pakeitimas padėtų padidinti aviacijos saugą: užtikrintų, kad civilinės aviacijos saugos tyrimai būtų itin veiksmingi, operatyvūs bei kokybiški ir kad jais būtų siekiama tik išvengti būsimų avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Sąjunga pripažįsta, kad reikia tobulinti avarijų ir incidentų tyrimus, be kita ko, patikslinti ir padidinti įvykio vietos valstybės atsakomybę atliekant orlaivių avarijų tyrimus, visų pirma susijusius su neteisėtos veikos atvejais, patikslinti įrodymus, supaprastinti pranešimų į ADREP teikimą, sumažinti masės ribą, taikomą teikiant galutines avarijų ataskaitas ICAO, ir nustatyti naują valstybinės saugos programos apibrėžtį, tuo tikslu padarant 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ pakeitimus.

Siūlomais pakeitimais siekiama kelių skirtingų tikslų. Jais siekiama patikslinti valstybių atsakomybę už tai, kad būtų užbaigiami saugos tyrimai ir paskelbiamos galutinės ataskaitos net ir su neteisėta veika susijusiais atvejais, nes taip būtų didinama aviacijos sauga, užkertant kelią tyrimų nutraukimui anksčiau laiko. Pakeitimais taip pat sprendžiamas galimų interesų

[1] 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.

konfliktų klausimas, siūlant valstybėms tyrimus pavesti atlikti trečiųjų šalių subjektams, kad būtų užtikrintas nešališkumas ir skaidrumas. Be to, siekiama pagerinti tyrėjų prieigą prie būtinų duomenų be apribojimų. Panaikinus reikalavimą rengti preliminarią ADREP ataskaitą ir nustačius mažesnes didžiausios masės ribas, nuo kurių reikia pranešti ICAO, siekiama supaprastinti procedūras ir užtikrinti išsamesnį duomenų rinkimą. Galiausiai, atnaujinus tokius terminus kaip „valstybinė saugos programa“ ir įtraukus terminą „saugos duomenų rinkimo ir tvarkymo sistema“ siekiama išlaikyti ICAO priedų nuoseklumą.

Dabartinėje ES teisės aktų sistemoje, t. y. Reglamente (ES) Nr. 996/2010, pažymima, kad visų pirma reikėtų atsižvelgti į Čikagos konvencijos 13 priedą ir vėlesnius jo pakeitimus, kuriuose nustatyti orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo tarptautiniai standartai ir rekomenduojama praktika. Poreikio iš dalies keisti Reglamentą (ES) Nr. 996/2010 ar priimti naują teisėkūros procedūra priimamą aktą nėra.

ES valstybių narių ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) atstovai, kaip ENCASIA WG 7 nariai ir stebėtojai, atsakingi už saugos tyrimų institucijų nuomonių dėl ICAO valstybėms skirtų raštų, susijusių su saugos tyrimais, koordinavimą, padėjo rengti pasiūlymą, susijusį su 20 pakeitimu.

Todėl siūloma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti šiam pakeitimui.

Taigi pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių pakeitimų priims pasiūlytą 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimą, 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. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. 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 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[2].

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*

[2] 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

priimamų teisės aktų [...] turinį“[3]. Kaip paaiškinta pirmiau, siūlomo pakeitimo dalykas patenka į Sąjungos teisės (t. y. Reglamento (ES) Nr. 996/2010) taikymo sritį.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

ICAO taryba yra susitarimu, t. y. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – 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. Iš tiesų, patvirtinti ir įsigalioję ICAO priimti standartai ir rekomenduojama praktika yra privalomi visoms ICAO susitariančiosioms valstybėms, laikantis Čikagos konvencijos 90 straipsnio a punkto, kuriame numatyta, kad: *„Tam tikslui, kad Taryboje būtų priimti 54 straipsnio l dalyje minimi priedai, sušauktame posėdyje reikia dviejų trečdalių Tarybos balsų; vėliau Taryba priedus pateikia kiekvienai Susitariančiajai Valstybei. Kiekvienas toks priedas arba jo pakeitimas įsigalioja per 3 mėnesius nuo jo perdavimo Susitariančiosioms Valstybėms arba pasibaigus ilgesniam laikui, kurį gali nustatyti Taryba, jeigu per šį laikotarpį dauguma Susitariančiųjų Valstybių nepraneša Tarybai apie savo nesutikimą.“* Kaip paaiškinta pirmiau, numatomas 13 priedo pakeitimas gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų turinį. Konkrečiai, dėl pakeitimo reikėtų pritaikyti dabartines saugos tyrimų institucijų darbo procedūras, reglamentuojamas Reglamentu (ES) Nr. 996/2010.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo dėl pozicijos dėl tokių pranešimų 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 priimto akto tikslas ir turinys yra susiję su bendra transporto politika.

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.

[3] 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

2026/0028 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos 237-ojoje sesijoje, dėl numatomo 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ dalinio pakeitimo

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 atstovaujama šešioms valstybėms narėms;

(3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį, ICAO taryba gali patvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką ir įtraukti juos į Čikagos konvencijos priedus;

(4) per 237-ąją sesiją ICAO taryba turi priimti Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimą;

(5) pagrindinis Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimo tikslas – padidinti aviacijos saugą užtikrinant, kad civilinės aviacijos saugos tyrimai būtų itin veiksmingi, operatyvūs ir kokybiški;

(6) siūlomais pakeitimais šių tikslų siekiama patikslinant valstybių atsakomybę už tai, kad būtų užbaigiami saugos tyrimai ir paskelbiamos galutinės ataskaitos, net ir neteisėtos veikos atvejais, taip užkertant kelią pirmalaikiam tyrimų nutraukimui. Pakeitimais sprendžiamas galimų interesų konfliktų klausimas, siūlant pavesti tyrimus atlikti trečiųjų šalių subjektams, kad būtų užtikrintas didesnis nešališkumas ir skaidrumas. Pakeitimais taip pat pagerinama tyrėjų prieiga prie duomenų, panaikinant apribojimus. Be to, jais supaprastinamos ataskaitų teikimo ICAO procedūros, nes panaikinamas reikalavimas teikti preliminarią ADREP ataskaitą ir sumažinamos didžiausiosios orlaivių masės ribos, nuo kurių reikia teikti galutines ataskaitas ICAO. Galiausiai jais atnaujinami terminai, kad būtų užtikrintas ICAO priedų nuoseklumas;

(7) Reglamento (ES) Nr. 996/2010[4] 7 straipsniu įsteigtas Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas (ENCASIA), kurio viena iš pareigų yra konsultuoti Sąjungos institucijas visais Sąjungos politikos ir taisyklių, susijusių su saugos tyrimais

[4] 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.

ir avarijų bei incidentų prevencija, rengimo ir įgyvendinimo klausimais, prisidėjo prie pasiūlymo, susijusio su 20 pakeitimu, rengimo;

(8) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimas bus privalomas pagal tarptautinę teisę, laikantis Čikagos konvencijos 90 straipsnio a punkto, ir gali stipriai paveikti ES teisę, visų pirma Reglamentą (ES) Nr. 996/2010;

(9) ICAO tarybos 237-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje Sąjungos pozicija dėl numatomo Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimo priėmimo turėtų būti pritarti visiems šiems pakeitimams ir jų laikytis;

(10) 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, kokiu nors konkrečiu aspektu besiskiriančius nuo tų, kurie nustatyti tarptautiniu standartu, turėtų nedelsdama pranešti ICAO apie savo ir tarptautiniu standartu nustatytos praktikos skirtumus;

(11) pagal Čikagos konvencijos 90 straipsnį, kiekvienas toks priedas arba jo pakeitimas įsigalioja per tris mėnesius nuo jo perdavimo ICAO susitariančiosioms valstybėms arba pasibaigus ilgesniam laikui, kurį gali nustatyti ICAO taryba, nebent per šį laikotarpį dauguma ICAO susitariančiųjų valstybių praneša apie savo nesutikimą;

(12) Sąjungos pozicija, ICAO tarybai priėmus Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 20 pakeitimą, apie kurį ICAO generalinis sekretorius turi pranešti taikydamas ICAO valstybėms skirto 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 237-ojoje ar vienoje iš vėlesnių ICAO tarybos sesijų, yra pritarti visam siūlomam Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ pakeitimui.

2. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, jei ICAO taryba be esminių pakeitimų priims 1 dalyje nurodytą pasiūlytą Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 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 13 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.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė