EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2024 02 19
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi 231-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos sesijoje, dėl numatomo 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ pakeitimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su:

i) pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 231-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos sesijoje, dėl numatomo 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 19 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“ 19 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 šalys.

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. 2022–2025 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 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

231-ojoje arba vėlesnėje sesijoje ICAO taryba turėtų svarstyti ir priimti:

– 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 19 pakeitimą, kuris, kaip nurodyta valstybėms skirtame rašte AN 6/1.2–22/85, parengtas užbaigus svarstymus šeštajame Avarijų tyrimo komiteto posėdyje (AIGP/6). Jo dalykas – su bepiločiais orlaiviais susiję tyrimai, tyrimo informacijos paskelbimas, Pasaulinės orlaivių avarinio ryšio ir saugos sistemos (GADSS) naudojimas, konsultacijų dėl galutinės ataskaitos laikotarpio sutrumpinimas ir pareiga skelbti informaciją elektronine forma;

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

Numatomas pakeitimas apima šias sritis:

– su bepiločiais orlaiviais susiję tyrimai: siekiant atskirti pilotuojamus orlaivius ir nuotoliniu būdu pilotuojamus orlaivius (RPA), 13 priede bus paaiškinta, kokių tipų RPA įvykius privaloma tirti. Be to, pakeitimu siūloma 13 priede paaiškinti pagrindinius RPA įvykių elementus, kurie atsakingam tyrėjui turėtų būti prieinami tyrimų metu;

– tyrimo institucijoms skirtos gairės: pakeitimu siūloma apsvarstyti galimybę tais atvejais, kai tiriamos didelio visuomenės dėmesio sulaukusios avarijos ir incidentai, tinkamu būdu skelbti informaciją ankstyvuoju tokių tyrimų etapu, o vėliau tai padaryti oficialiau – rašytinėje preliminarioje ataskaitoje;

– duomenų, gautų iš orlaivyje sumontuotų stacionariųjų savirašių, prieinamumas tyrėjams: pakeitimu nustatomas įpareigojimas nedelsiant pateikti tokius duomenis ir užtikrinama, kad jie nebūtų atskleisti be tyrimą atliekančios valstybės sutikimo;

– konsultacijų dėl galutinių ataskaitų projektų laikotarpis: pakeitimu siūloma dabartinį konsultacijų laikotarpį sutrumpinti iki trisdešimties dienų, numatant galimybę jį pratęsti iki šešiasdešimties dienų;

– galiausiai pakeitimu siūloma didinti informuotumą apie galutinių ataskaitų e. biblioteką ir nustatoma pirmenybė galutines ataskaitas ICAO pateikti elektronine forma.

Numatoma, kad pakeitimas bus pradėtas taikyti nuo 2024 m. lapkričio 28 d., išskyrus nuostatas dėl tyrimų, susijusių su bepiločiais orlaiviais (jas numatoma pradėti taikyti nuo 2026 m. lapkričio 26 d.).

Dauguma siūlomų pakeitimų atitinka Reglamento (ES) Nr. 996/2010[1] nuostatas, tačiau gali prireikti tam tikrų Reglamento (ES) Nr. 996/2010 įgyvendinimo pakeitimų. Visų pirma gali reikėti tinkamai papildyti ir (arba) iš dalies pakeisti ES saugos tyrimų institucijų darbo procedūras. Pagal dabartinę ES teisės aktų sistemą, t. y. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 16 straipsnio 4 dalį, saugos tyrimų institucija laikosi tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, ir taip užtikrinama atitiktis 13 priedui.

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

[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. 35–50).

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. Siūlomi pakeitimai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

13 priedo 19 pakeitimas

Valstybėms skirtame rašte AN 6/1.2–22/85 nurodytas siūlomas pakeitimas apima Reglamento (ES) Nr. 996/2010 nuostatas ir atitinka Sąjungos teisę.

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, ataskaitų skelbimą, padarant tam tikrus 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ pakeitimus.

Siūlomų pakeitimų tikslas yra dvejopas. Viena vertus, siekiama padėti valstybių narių saugos tyrimų institucijoms atlikti tyrimus, t. y. nustatyti tirtinų RPA incidentų rūšis ir užtikrinti, kad būtų nedelsiant pateikti orlaiviuose įrengtų stacionariųjų savirašių duomenys, gavus tyrimą atlikusios valstybės leidimą. Be to, rengiant pakeitimą atsižvelgta į didesnius visuomenės ir žiniasklaidos lūkesčius, taigi ir poreikį operatyviau teikti informaciją tais atvejais, kai tiriamos didesnio visuomenės dėmesio sulaukusios avarijos ir incidentai, taip pat skelbti galutines ataskaitas elektronine forma. Galiausiai, naudojant naujas technologijas turėtų būti įmanoma sutrumpinti konsultacijų laikotarpį, taigi ir sparčiau paskelbti galutinę ataskaitą bei joje pateiktas saugos rekomendacijas (jei tokių yra), o tai būtų naudinga aviacijos saugai.

Pagal dabartinę ES teisės aktų sistemą, t. y. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 16 straipsnio 4 dalį, saugos tyrimų institucija laikosi tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, kuriais užtikrinama atitiktis 13 priedui. Poreikio iš dalies keisti Reglamentą (ES) Nr. 996/2010 ar priimti naują teisėkūros procedūra priimamą aktą nėra. Siūlomą 13 priedo 19 pakeitimą galima tinkamai įgyvendinti pritaikius dabartines saugos tyrimų institucijų darbo procedūras.

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 19 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“ 19 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 priimamų teisės aktų [...] turinį*“[3]. Kaip paaiškinta pirmiau, siūlomas pakeitimas 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 nustatyta: *„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.

---

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

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

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 – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 100 straipsnio 2 dalis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

2024/0042 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi 231-ojoje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) tarybos sesijoje, dėl numatomo 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 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 231-ąją sesiją ICAO taryba turi priimti Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 19 pakeitimą;

(5) pagrindinis Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 19 pakeitimo tikslas – padidinti aviacijos saugą užtikrinant, kad civilinės aviacijos saugos tyrimai būtų itin veiksmingi, operatyvūs ir kokybiški;

(6) siūlomais pakeitimais tuos tikslus siekiama įgyvendinti: padėti valstybių narių saugos tyrimų institucijoms atlikti nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių (RPAS) tyrimus ir užtikrinti, kad būtų galima nedelsiant gauti informaciją ir duomenis iš orlaiviuose įrengtų savirašių. Rengiant šį pakeitimą taip pat atsižvelgta į visuomenės ir žiniasklaidos lūkesčius gauti informaciją, todėl įtrauktos nuostatos, pagal kurias tais atvejais, kai atliekami saugumo tyrimai, būtų laiku teikiama faktinė informacija. Be to, šiuolaikinių technologijų naudojimas gali padėti sutrumpinti konsultacijų laikotarpį ir taip paspartinti galutinės ataskaitos paskelbimą. Galiausiai, galutinės ataskaitos bus siunčiamos elektronine forma, o tai padės jas įkelti į ICAO centrinę duomenų bazę;

(7) Reglamento (ES) Nr. 996/2010[1] 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

[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. 35–50).

ir avarijų bei incidentų prevencija, rengimo ir įgyvendinimo klausimais, prisidėjo prie pasiūlymo, susijusio su 19 pakeitimu, rengimo;

(8) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 19 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 231-ojoje sesijoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje Sąjungos pozicija dėl numatomo Čikagos konvencijos 13 priedo „Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“ 19 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“ 19 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;

(13) šią poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, turėtų kartu pareikšti visos Sąjungos valstybės narės.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 231-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 standartų ir rekomenduojamos praktikos būtų nukrypta po numatytos tų standartų ir rekomenduojamos praktikos taikymo pradžios dienos, pagal Čikagos konvencijos 38

straipsnį ICAO pranešama apie skirtumą nuo tų konkrečių standartų ir rekomenduojamos praktikos.

Jeigu Sąjungos teisės aktai skirtųsi nuo Čikagos konvencijos 13 straipsnyje 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