EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 30.1.2026.
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije na 237. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđene izmjene Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda”

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se prijedlog odnosi na:

i. stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 237. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđene 20. izmjene Priloga 13. – „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda”;

ii. stajalište koje treba zauzeti u ime Unije nakon što ICAO u dopisima državama najavi donošenje 20. izmjene Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda” Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, uz pozivanje država ugovornica da prijave eventualne razlike u odnosu na donesene mjere ili da su usklađene s tim mjerama.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

Cilj je Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”) regulirati međunarodni zračni promet. Čikaška konvencija, kojom je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva, stupila je na snagu 4. travnja 1947.

Sve su države članice EU-a države ugovornice Čikaške konvencije.

2.2. Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva

Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda. Njezini su ciljevi razvoj načela i tehnika međunarodne zračne plovidbe te pružanje potpore za planiranje i razvoj međunarodnog zračnog prometa.

Vijeće ICAO-a trajno je tijelo s članovima iz 36 država ugovornica Konvencije, a bira ga Skupština ICAO-a na razdoblje od tri godine. Od 2025. do 2028. predstavnike u Vijeću ICAO-a ima šest država članica EU-a.

Obvezne funkcije Vijeća ICAO-a, navedene u članku 54. Čikaške konvencije, uključuju donošenje međunarodnih standarda i preporučenih praksi (SARP-ovi) u obliku Priloga Čikaškoj konvenciji.

U skladu s člankom 90. Čikaške konvencije svaki takav prilog ili izmjena bilo kojeg priloga stupa na snagu u roku od tri mjeseca nakon prosljeđivanja državama ugovornicama ICAO-a ili nakon isteka dužeg vremenskog razdoblja koje utvrdi Vijeće ICAO-a, osim ako u međuvremenu većina država ugovornica ICAO-a obavijesti Vijeće da se ne slažu s prijedlogom.

Nakon donošenja tih mjera države ugovornice ICAO-a dužne su uskladiti se s tim mjerama ili dostaviti obavijest o svojem neslaganju ili mogućim razlikama u odnosu na te mjere prije nego što one stupe na snagu i postanu pravno obvezujuće.

U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije svaka država koja smatra da se neće moći u cijelosti pridržavati bilo kojeg od tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može u potpunosti uskladiti svoje propise ili praksu s bilo kojim od tih međunarodnih standarda ili postupaka ili koja smatra da je potrebno donijeti propise ili uvesti praksu koja se u bilo kojem dijelu razlikuje od propisa i praksi utvrđenih međunarodnim standardom mora odmah obavijestiti ICAO o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene tim međunarodnim standardom.

2.3. Predviđeni akt ICAO-a i njegov odnos s postojećim propisima Unije

Očekuje se da će na svojoj 237. ili bilo kojoj sljedećoj sjednici Vijeće ICAO-a razmotriti i donijeti:

– 20. izmjenu Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda” kako je navedeno u dopisima državama AN 6/1.2.2., AN 11/1.1.36-25/43 i AN 8/3-23/18, koja proizlazi iz rasprava na sedmom odnosno osmom sastanku Odbora za istraživanje nesreća (AIGP/7 i AIGP/8) i trećem sastanku Skupine za provedbu zaštite informacija o sigurnosti (SIP-IG/3) te iz rasprava na petom sastanku Odbora za upravljanje sigurnošću (SMP/5), devetom sastanku Odbora za daljinski upravljane zrakoplovne sustave (RPASP/9) i petom sastanku Radne skupine Odbora za projektiranje i operacije aerodroma (ADOP/WG/5).

– Ta izmjena odnosi se na odredbe o zrakoplovnim nesrećama, uključujući protupravno oduzimanje zrakoplova, istrage u scenarijima sukoba interesa (obaranje zrakoplova), dokazni materijal i obveze izvješćivanja o nesrećama/nezgodama (ADREP). Upućivanja na Prilog 13. pojavljuju se u predloženim izmjenama Priloga 6. koje se odnose na zaštitu zapisa podataka o letu, bez utjecaja na Prilog 13. Naposljetku, izmjena uključuje posljedično ažuriranje Priloga 19. u vezi s definicijom nacionalnog programa sigurnosti (SSP) i napomenom koja se odnosi na sustav za prikupljanje i obradu sigurnosnih podataka (SDCPS).

– Navedena izmjena može utjecati na pravo EU-a, kako je detaljnije objašnjeno u nastavku.

Predviđena izmjena obuhvaća sljedeća područja:

– Kad je riječ o ažuriranju u vezi s protupravnim oduzimanjem zrakoplova i istragama u scenarijima sukoba interesa, predloženom izmjenom nastoje se pojasniti i povećati odgovornosti države događaja u istragama zrakoplovnih nesreća, posebno u slučajevima protupravnog oduzimanja zrakoplova. U slučajevima u kojima je takvo protupravno oduzimanje prouzročilo nesreće neke su države zaključile istrage koje se odnose na sigurnost bez izdavanja završnog izvješća, što ugrožava ciljeve utvrđivanja spoznaja bitnih za poboljšanje sigurnosti zračnog prometa. Izmjena uključuje napomenu kojom će se ta obveza pojasniti kako bi se osiguralo da se istrage koje se odnose na sigurnost dovrše neovisno o tome odnose li se i na nezakonite radnje.

– Osim toga, izmjenom se nastoje spriječiti sukobi interesa do kojih može doći ako je država događaja povezana s protupravnim oduzimanjem zrakoplova, što može dovesti u pitanje nepristranost istraga. Kako bi se zaštitila transparentnost, neovisnost, vjerodostojnost i objektivnost, državu događaja potiče se da dobrovoljno delegira istrage trećim državama ili regionalnim organizacijama ili da uključi ICAO u ulozi promatrača. Ovaj je prijedlog dokumentiran kao smjernica u Dodatku G Prilogu 13., čiji je cilj povećati vjerodostojnost istraga u kojima može doći do sukoba interesa.

– Kad je riječ o promjeni dokaznog materijala, predlaže se uklanjanje riječi „dostupan” iz postojećeg teksta jer negativno utječe na pristup dokaznom materijalu tijekom istraga koje provode istražitelji nesreća/nezgoda. Tom riječju uvodi se ograničenje ili uvjet i mogla bi se pogrešno protumačiti kad je riječ o razmjeni osjetljivih podataka s istražiteljima nesreća/nezgoda.

– Kad je riječ o isključivanju preliminarnog izvješća u sustavu za izvješćivanje o podacima o nesrećama/nezgodama („ADREP”), cilj je pojednostavniti obveze država za prijavljivanje nesreća i nezgoda ICAO-u u sustavu ADREP. Osim toga, predlaže se da se zahtjev za najveću dopuštenu masu za podnošenje završnih izvješća ICAO-u snizi s 5700 kg na 2250 kg radi usklađivanja s obvezama izvješćivanja u ADREP-u i obavješćivanjem o nesrećama/nezgodama.

– Naposljetku, kad je riječ o ažuriranju pojma „nacionalni program sigurnosti (SSP)”, to znači da se njegova definicija u Prilogu 13. mora izmijeniti kako bi odgovarala novoj definiciji. Prijedlogom se mijenja i sadržaj napomene uz odjeljak 8.1. Priloga 13., u koju se uvodi pojam „sustav za prikupljanje i obradu sigurnosnih podataka (SDCPS)”. U oba slučaja prijedlogom se Prilog 13. nastoji uskladiti s ostalim prilozima ICAO-a.

Predviđa se da će se izmjena, ako bude donesena, početi primjenjivati 23. studenog 2028., osim odredaba povezanih s definicijama nacionalnog programa sigurnosti (SSP) i Napomenom o sustavu za prikupljanje i obradu sigurnosnih podataka (SDCPS), čiji je početak primjene predviđen za 26. studenog 2026.

Iako neke od predloženih izmjena odgovaraju dijelovima Priloga 13. ICAO-a koji nisu uključeni u Uredbu (EU) br. 996/2010[1], ostale već jesu uključene Uredbu (EU) br. 996/2010, a donesu li se kako je predloženo, nije vjerojatno da bi iz te izmjene proizišle izmjene prava Unije. Međutim, nakon donošenja izmjene morat će se provesti temeljita procjena, uključujući procjenu potrebe za obavješćivanjem o razlikama.

Navedena ocjena pripremljena je na temelju doprinosa Europske mreže tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva (ENCASIA). Ta je mreža uspostavljena člankom 7. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 996/2010, a sastavljena je od čelnika tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost iz svake države članice i/ili, u slučaju multimodalnog tijela, voditelja njegova zrakoplovnog ogranka ili njihovih predstavnika. ENCASIA je, među ostalim, zadužena za pripremu prijedloga i savjetovanje institucija Unije o svim aspektima razvoja i provedbe politika i pravila Unije o istragama koje se odnose na sigurnost te o sprečavanju nesreća i nezgoda.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

3.1. Predložena izmjena i njezin odnos s postojećim pravilima Unije

20. izmjena Priloga 13.

Predložena izmjena iz dopisa državama AN 6/1.2.2 i AN 11/1.1.36-25/43 i dopisa državama AN 8/3-23/18 obuhvaća odredbe Uredbe (EU) br. 996/2010.

Predmet predviđenih izmjena u isključivoj je nadležnosti Unije u skladu s posljednjim dijelom rečenice članka 3. stavka 2. UFEU-a.

Predložena izmjena pridonijela bi sigurnosti zračnog prometa tako što bi se zajamčila visoka razina učinkovitosti, promptnosti i kvalitete istraga koje se odnose na sigurnost civilnog zračnog prometa, čiji je jedini cilj sprečavanje budućih nesreća i nezgoda bez utvrđivanja krivice ili odgovornosti. Unija je svjesna da je potrebno poboljšati istrage nesreća i nezgoda, uključujući pojašnjenje i povećanje odgovornosti države događaja u istragama zrakoplovnih

[1] Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010., str. 35., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

nesreća, posebno u vezi sa slučajevima protupravnog oduzimanja zrakoplova, pojašnjenjem dokaznog materijala, pojednostavnjenjem izvješćivanja u ADREP-u, snižavanjem praga mase za podnošenje završnih izvješća o nesrećama ICAO-u i novom definicijom nacionalnog programa sigurnosti uvođenjem izmjena u Prilog 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda”.

Predloženim izmjenama namjerava se ostvariti nekoliko različitih ciljeva. Nastoji se pojasniti odgovornost država da dovrše istrage koje se odnose na sigurnost i objave završna izvješća čak i kad je riječ o protupravnom oduzimanju zrakoplova. Takvim sprečavanjem preuranjenog zaključivanja istraga povećava se sigurnost zračnog prometa. Izmjenama se i nastoje spriječiti potencijalni sukobi interesa jer se državama predlaže da radi nepristranosti i transparentnosti delegiraju istrage trećim subjektima. Nadalje, nastoji se poboljšati pristup istražitelja potrebnim podacima i ukloniti s tim povezana ograničenja. Isključivanjem obveznog podnošenja preliminarnog izvješća u ADREP-u i snižavanjem maksimalnih pragova mase za podnošenje izvješća ICAO-u nastoje se pojednostavniti postupci i prikupljati sveobuhvatniji podaci. Naposljetku, ažuriranjem termina kao što je „nacionalni program sigurnosti” i uvođenjem termina „sustav za prikupljanje i obradu sigurnosnih podataka” nastoji se održati dosljednost među prilozima ICAO-a.

U postojećem zakonodavnom okviru EU-a, tj. Uredbi (EU) br. 996/2010, navodi se da bi posebno trebalo uzeti u obzir Prilog 13. Čikaškoj konvenciji i njegove naknadne izmjene, kojima se utvrđuju međunarodni standardi i preporučene prakse za istrage zrakoplovnih nesreća i nezgoda. Ne smatra se da je potrebno izmijeniti Uredbu (EU) br. 996/2010 niti donijeti novi zakonodavni akt.

Sastavljanju prijedloga 20. izmjene doprinijeli su predstavnici država članica EU-a i Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) kao članovi i promatrači radne skupine WG 7 ENCASIA-e zaduženi za koordinaciju stajališta tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost u vezi s ICAO-ovim dopisima državama povezanima sa sigurnosnim istragama.

Predlaže se da se u ime Unije podrži navedena izmjena.

Stoga je stajalište koje treba zauzeti u ime Unije, pod uvjetom da Vijeće ICAO-a bez znatnih promjena donese predloženu 20. izmjenu Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda”, da u odgovoru na relevantni ICAO-ov dopis ne izrazi neslaganje, nego suglasnost s donesenim mjerama. Ako bi pravo Unije odstupalo od novodonesenih standarda ICAO-a nakon predviđenog datuma početka primjene tih standarda, države članice trebale bi obavijestiti ICAO o stajalištu Unije o razlikama u odnosu na te konkretne standarde, i to na temelju pripremnog dokumenta koji bi Komisija pravodobno podnijela Vijeću na raspravu i odobrenje i u kojem bi se detaljno navele razlike za vrijeme koje je potrebno za dovršetak njihove provedbe.

4. PRAVNA OSNOVA

4.1. Postupovna pravna osnova

4.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo

osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tog tijela ili stranka tog sporazuma[2].

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”[3]. Kako je prethodno objašnjeno, bit predložene izmjene odnosi se na područje koje je već obuhvaćeno pravom Unije (tj. Uredbom (EU) br. 996/2010).

4.1.2. Primjena na ovaj predmet

Vijeće ICAO-a tijelo je osnovano na temelju sporazuma, i to Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”).

U skladu s člankom 54. Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a donosi međunarodne standarde i preporučenu praksu i označava ih kao priloge toj Konvenciji. To su akti koji proizvode pravne učinke. Nakon donošenja i stupanja na snagu, standardi i preporučene prakse koje donese ICAO obvezujući su za sve države ugovornice ICAO-a u skladu s člankom 90. točkom (a) Čikaške konvencije, u kojem stoji: „Da bi Vijeće donijelo priloge navedene u članku 54. točki (l), na sjednici sazvanoj u tu svrhu potrebna je dvotrećinska većina glasova Vijeća, koje priloge zatim mora proslijediti svakoj državi ugovornici. Svaki takav prilog ili izmjena bilo kojeg priloga stupa na snagu unutar tri mjeseca od prosljeđivanja državama ugovornicama ili nakon isteka dužeg vremenskog razdoblja koje utvrdi Vijeće, osim ako u međuvremenu većina država ugovornica obavijesti Vijeće da se ne slažu s prijedlogom.” Kako je prethodno objašnjeno, predviđena izmjena Priloga 13. može presudno utjecati na sadržaj prava Unije. Konkretno, nakon donošenja izmjene bilo bi potrebno prilagoditi postojeće radne postupke tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost uređene Uredbom (EU) br. 996/2010.

Predviđenim aktima ne dopunjuje se niti mijenja institucionalni okvir sporazuma.

Stoga je postupovna pravna osnova za stajalište o predloženoj odluci u pogledu takvih obavijesti članak 218. stavak 9. UFEU-a.

4.2. Materijalna pravna osnova

4.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako predviđeni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnoj pravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

4.2.2. Primjena na ovaj predmet

Glavni cilj i sadržaj donesenog akta odnose se na zajedničku prometnu politiku.

Stoga je materijalna pravna osnova predložene odluke članak 100. stavak 2. UFEU-a.

---

[2] Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, t. 64.

[3] Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, t. 61.–64.

4.3. Zaključak

Pravna je osnova predložene odluke Vijeća članak 100 stavak 2. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

2026/0028 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije na 237. sjednici Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) u pogledu predviđene izmjene Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda”

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

(1) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”), kojom se uređuje međunarodni zračni prijevoz, stupila je na snagu 4. travnja 1947. Njome je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva („ICAO”).

(2) Države članice su države ugovornice Čikaške konvencije i članice ICAO-a, a Unija ima status promatrača u određenim tijelima ICAO-a. U Vijeću ICAO-a predstavnike ima šest država članica.

(3) U skladu s člankom 54. Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a može donositi međunarodne standarde i preporučene prakse („SARP-ovi”) i označavati ih kao priloge Čikaškoj konvenciji.

(4) Na svojoj 237. sjednici Vijeće ICAO-a treba donijeti 20. izmjenu Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda” Čikaškoj konvenciji.

(5) Glavna je svrha 20. izmjene Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda” Čikaškoj konvenciji poboljšati sigurnost zračnog prometa osiguravanjem visoke razine učinkovitosti, promptnosti i kvalitete istraga koje se odnose na sigurnost u civilnom zrakoplovstvu.

(6) Cilj je predloženih izmjena postići te ciljeve pojašnjavanjem odgovornosti država da zaključe istrage koje se odnose na sigurnost i objave završna izvješća, čak i u slučajevima protupravnog oduzimanja zrakoplova, čime se sprečava preuranjeno zaključivanje istraga. Izmjenama se odgovara na potencijalne sukobe interesa tako što se predlaže delegiranje istraga trećim subjektima radi veće nepristranosti i transparentnosti. Izmjenama se također poboljšava pristup istražitelja podacima uklanjanjem ograničenja. Osim toga, pojednostavnjuju se postupci za podnošenje izvješća ICAO-u uklanjanjem obveze podnošenja preliminarnog izvješća u sustavu „ADREP” i snižavanjem pragova najveće mase zrakoplova za podnošenje završnih izvješća ICAO-u. Naposljetku, izmjenama se ažuriraju termini kako bi se osigurala dosljednost među prilozima ICAO-a.

(7) Europska mreža tijela odgovornih za istrage koje se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva (ENCASIA), uspostavljena člankom 7. Uredbe (EU) br. 996/2010[4], kojoj je zadaća savjetovanje institucija Unije o svim aspektima razvoja i provedbe politika i pravila Unije u vezi s istragama koje se odnose na sigurnost i sprečavanjem nesreća i nezgoda, pridonijela je izradi prijedloga povezanog s 20. izmjenom.

(8) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u okviru Vijeća ICAO-a jer će 20. izmjena Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda" Čikaškoj konvenciji biti obvezujuća na temelju međunarodnog prava u skladu s člankom 90. točkom (a) Čikaške konvencije i može presudno utjecati na pravo EU-a, posebno na Uredbu (EU) br. 996/2010.

(9) Stajalište Unije na 237. sjednici Vijeća ICAO-a ili na bilo kojoj sljedećoj sjednici u pogledu donošenja predviđene 20. izmjene Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda" Čikaškoj konvenciji trebalo bi biti da se u cijelosti podrže i poštuju te izmjene.

(10) U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije svaka država koja smatra da se ne može u cijelosti pridržavati međunarodnog standarda ili postupka ili da ne može potpuno uskladiti svoje propise ili praksu s bilo kojim takvim međunarodnim standardima ili postupkom, ili koja smatra da je potrebno donijeti propise ili prakse koje se na neki način razlikuju od onih uspostavljenih međunarodnim standardom, mora o razlikama između svoje prakse i one utvrđene međunarodnim standardom odmah obavijestiti ICAO.

(11) U skladu s člankom 90. Čikaške konvencije svaki takav prilog ili izmjena bilo kojeg priloga stupa na snagu u roku od tri mjeseca nakon prosljeđivanja državama ugovornicama ICAO-a ili nakon isteka dužeg vremenskog razdoblja koje utvrdi Vijeće ICAO-a, osim ako u međuvremenu većina država ugovornica ICAO-a obavijesti Vijeće da se ne slažu s prijedlogom.

(12) Stajalište Unije nakon što Vijeće ICAO-a donese 20. izmjenu Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda" Čikaškoj konvenciji, koju glavni tajnik ICAO-a treba objaviti slanjem dopisa državama ICAO-a, trebalo bi biti da se ne izrazi neslaganje, nego suglasnost s tom izmjenom. Ako bi pravo Unije odstupalo od novodonesenih SARP-ova nakon predviđenog datuma početka primjene tih SARP-ova, o razlikama u odnosu na te konkretne SARP-ove trebalo bi obavijestiti ICAO. Stajalište Unije u pogledu takvih razlika trebalo bi se temeljiti na pisanom dokumentu koji Komisija podnosi Vijeću na raspravu i odobrenje,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 237. sjednici Vijeća ICAO-a ili na bilo kojoj sljedećoj sjednici jest da se u cijelosti podrži predložena izmjena Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i nezgoda" Čikaškoj konvenciji.

2. Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije, pod uvjetom da Vijeće ICAO-a bez znatnih promjena donese predloženu izmjenu Priloga 13. „Istraga zrakoplovnih nesreća i

[4] Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010., str. 35., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

nezgoda” Čikaškoj konvenciji iz stavka 1., jest da u odgovoru na relevantni ICAO-ov dopis ne izrazi neslaganje, nego suglasnost s donesenom mjerom. Ako bi pravo Unije odstupalo od novodonesenih standarda nakon predviđenog datuma početka njihove primjene, ICAO mora biti obaviješten o razlikama u odnosu na te konkretne međunarodne standarde u skladu s člankom 38. Čikaške konvencije.

Ako se pravo Unije razlikuje od standarda iz Priloga 13. Čikaškoj konvenciji, Komisija pravodobno, a najmanje dva mjeseca prije bilo kojeg roka za obavješćivanje o razlikama koji utvrdi ICAO, Vijeću na raspravu i odobrenje podnosi pripremni dokument u kojem se utvrđuje stajalište Unije o detaljno opisanim razlikama o kojima države članice u ime Unije trebaju obavijestiti ICAO.

Članak 2.

Stajalište iz članka 1. stavka 1. izražavaju države članice Unije koje su članice Vijeća ICAO-a djelujući zajednički u interesu Unije.

Stajalište iz članka 1. stavka 2. izražavaju sve države članice Unije djelujući zajednički u interesu Unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Vijeće
Predsjednik