EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.1.30.
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 237. ülésszakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) tervezett módosításával kapcsolatban képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

i. az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 237. ülésszakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 20. módosítás tervezett elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspont;

ii. az Unió által azt követően képviselendő álláspont, hogy az ICAO a vonatkozó körlevelekben bejelenti a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 20. módosítás elfogadását, és felkéri a szerződő államokat, hogy jelentsék be az esetleges eltéréseket vagy azt, hogy megfelelnek az elfogadott intézkedéseknek.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény

A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény) célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. A Chicagói Egyezmény 1947. április 4-én hatályba lépett, és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet.

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam szerződő fele.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) az ENSZ egyik szakosított intézménye. Az ICAO célja, hogy fejlessze a nemzetközi légi navigáció elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

Az ICAO Tanács az ICAO állandó szerve, amely az ICAO Közgyűlése által hároméves időszakra választott 36 szerződő államból áll. A 2025–2028-as időszakban hat uniós tagállam képviselteti magát az ICAO Tanácsban.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény függelékeit képező nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP-ok) elfogadása.

A Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében bármely ilyen függelék vagy függelékmódosítás az ICAO szerződő államainak való megküldésétől számított három hónap – vagy az ICAO Tanács által esetlegesen előírt hosszabb időtartam – elteltével lép hatályba, kivéve, ha időközben az ICAO szerződő államainak többsége ellenvéleményt jelent be.

Az ilyen intézkedések elfogadását követően az ICAO szerződő államainak még az intézkedések hatálybalépése és jogilag kötelező erejűvé válása előtt meg kell felelniük azoknak, vagy be kell jelenteniük ellenvéleményüket, illetve az esetleges eltéréseket.

A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében bármely államnak, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, vagy hogy saját szabályát vagy eljárását valamely nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással teljesen összhangba hozza, illetőleg amely szükségesnek tartja olyan szabály vagy gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól vagy gyakorlattól, haladéktalanul tájékoztatnia kell az ICAO-t a saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti eltérésekről.

2.3. Az ICAO tervezett jogi aktusa és annak a meglévő uniós szabályokkal való kapcsolata

237. ülésszakán vagy azt követő bármely ülésszakán az ICAO Tanács várhatóan mérlegeli és elfogadja a következőket:

– A 13. függeléknek (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) az AN 6/1.2.2, az AN 11/1.1.36-25/43 és az AN 8/3-23/18 sz. körlevélben említett 20. módosítása azon tanácskozások eredménye, amelyeket a balesetek kivizsgálásával foglalkozó bizottság hetedik, illetve nyolcadik ülésén (AIGP/7 és AIGP/8), a repülésbiztonsági adatok védelmével foglalkozó végrehajtási csoport harmadik ülésén (SIP-IG/3), a repülésbiztonság-menedzsment testület ötödik ülésén (SMP/5), a távirányítású légijármű-rendszerekkel foglalkozó testület kilencedik ülésén (RPASP/9) és a repülőtér-tervezéssel és -üzemeltetéssel foglalkozó munkacsoport ötödik ülésén (ADOP/WG/5) folytattak.

– A módosítás a légijármű-balesetekre vonatkozó rendelkezésekhez kapcsolódik, és érinti többek között a jogellenes beavatkozásokat, az összeférhetetlenségi forgatókönyvek (légi járművek földre kényszerítése) kivizsgálását, a bizonyítékokat, valamint a balesetekre/repülőeseményekre vonatkozó adatszolgáltatási (ADREP) követelményeket. A 13. függelékre való hivatkozások a 6. mellékletnek a rögzített repülési adatok védelme kapcsán előterjesztett módosításaiban szerepelnek, ezek azonban nincsenek hatással a 13. függelékre. Végezetül a javaslat tartalmazza a 19. függelék kapcsolódó aktualizálását a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program (SSP) meghatározása és a repülésbiztonsági adatgyűjtési és -feldolgozási rendszerre (SDCPS) vonatkozó Megjegyzés tekintetében.

– A fenti módosítás hatással lehet az uniós jogra, amint azt az alábbiakban részletesebben kifejtjük.

A tervezett módosítás a következő területeket érinti:

– A jogellenes beavatkozások és az összeférhetetlenségi forgatókönyvek kivizsgálására vonatkozó szabályok aktualizálásával a javasolt módosítás azt a célt szolgálja, hogy tisztázza és megerősítse a baleset helyszíne szerinti állam felelősségét a légi járművekkel kapcsolatos balesetek kivizsgálásában, különös tekintettel a jogellenes beavatkozások eseteire. Amikor ilyen beavatkozás okozott légijármű-balesetet, egyes államok végleges jelentés közzététele nélkül szüntették meg az eseményvizsgálatot, ami ellentmond annak a célkitűzésnek, hogy az ilyen esetekből a légi közlekedés biztonságának javítására alkalmas tanulságokat lehessen leszűrni. A módosítás tartalmaz egy Megjegyzést, amely egyértelműsíti e kötelezettséget, garantálva azt, hogy az eseményvizsgálatokat a jogellenes cselekményektől függetlenül végig kell vinni.

– Emellett a módosítás kitér azokra az esetleges összeférhetetlenségekre, amelyek akkor merülhetnek fel, ha az esemény helyszíne szerinti állam hozzáköthető valamely jogellenes beavatkozáshoz, ami kérdésessé teheti a vizsgálatok pártatlanságát. Az átláthatóság, a függetlenség, a hitelesség és az objektivitás megőrzése érdekében a Bizottság arra ösztönzi az esemény helyszíne szerinti államot, hogy önkéntesen ruházza át a vizsgálatok elvégzésének feladatát harmadik államokra vagy regionális szervezetekre, vagy azokba megfigyelőként vonja be az ICAO-t. Ezt a javaslatot a 13. függelék G. csatolmánya tartalmazza iránymutatás formájában, és a célja az, hogy javítsa a vizsgálatok hitelességét ott, ahol összeférhetetlenség merülhet fel.

– A bizonyítékokkal kapcsolatos módosítást illetően a javaslat szerint törölni kell a „rendelkezésre álló” kifejezést a vonatkozó szövegrészből, mivel ez a baleseteket/repülőeseményeket kivizsgálók szempontjából visszalépést jelentett a vizsgálatok során a bizonyítékokhoz való hozzáférés tekintetében. Olyan korlátozást, illetve feltételt vezet be ugyanis, amely félreértelmezhető, amennyiben érzékeny adatokat kell megosztani a baleseteket/repülőeseményeket kivizsgáló személyekkel.

– Ami a balesetekre/repülőeseményekre vonatkozó adatszolgáltatás (ADREP) keretében benyújtandó előzetes jelentési kötelezettség törlését illeti, a cél az ADREP keretében az ICAO felé fennálló baleset- és repülőesemény-jelentési kötelezettségek egyszerűsítése. Ezen túlmenően a javaslat – az ADREP balesetekre/repülőeseményekre vonatkozó adatszolgáltatási és jelentéstételi követelményeivel való összhang jegyében – 5 700 kg legnagyobb össztömegről 2 250 kg-ra csökkentené az ICAO-nak benyújtandó végleges jelentéshez kapcsolódó követelményt.

– Végezetül a „nemzeti légiközlekedés-biztonsági program” (SSP)” kifejezés aktualizálását illetően a 13. mellékletben szereplő fogalommeghatározás módosításának célja a fogalom új meghatározása. A javaslat a 13. melléklet 8.1. szakaszához fűzött Megjegyzés tartalmát is módosítja a „repülésbiztonsági adatgyűjtési és -feldolgozási rendszer (SDCPS)” kifejezés bevezetésével. A javaslat célja mindkét esetben a 13. függelék és az egyéb ICAO-függelékek közötti összhang megteremtése.

Elfogadása esetén a módosítás a tervek szerint 2028. november 23-tól válik alkalmazandóvá, kivéve a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program (SSP) fogalommeghatározásaival és a repülésbiztonsági adatgyűjtési és -feldolgozási rendszerről (SDCPS) szóló Megjegyzéssel kapcsolatos rendelkezéseket, amelyek 2026. november 26-tól lesznek alkalmazandók.

Míg a javasolt módosítások némelyike az ICAO 13. függeléke olyan részeinek felel meg, amelyek nem épültek be a 996/2010/EU rendeletbe[1], a többi módosítás már része a 996/2010/EU rendeletnek, és a javasolt formában történő elfogadása esetén nem valószínű, hogy a módosítás az uniós jog módosítását eredményezné. Mindazonáltal a módosítás elfogadását követően alapos értékelést kell végezni, amelynek ki kell terjednie arra is, hogy szükség van-e eltérések bejelentésére.

A fenti értékelés a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatától (ENCASIA) kapott észrevételek alapján készült. Ez a hálózat, mely a 996/2010/EU rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével jött létre, az eseményvizsgálatokat végző tagállami hatóságok vezetőiből és/vagy multimodális hatóság esetében az adott hatóság légiközlekedési ágának vezetőjéből vagy annak képviselőiből áll. Az ENCASIA-nak többek között az a feladata, hogy javaslatokat készítsen és tanácsot adjon az uniós intézményeknek a biztonsági vizsgálatokkal, valamint a balesetek és repülőesemények megelőzésére vonatkozó uniós politikák és szabályok kialakításával, illetve végrehajtásával kapcsolatos valamennyi kérdésben.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A javasolt módosítás és annak a meglévő uniós szabályokkal való kapcsolata

A 13. függelék 20. módosítása

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj.

Az AN 6/1.2.2., AN 11/1.1.36-25/43. és AN 8/3-23/18. sz. körlevelekben említett javasolt módosítás a 996/2010/EU rendelet rendelkezéseit érinti.

A tervezett módosítások tárgya az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik.

A javasolt módosítás hozzájárul a légi közlekedés biztonságának javításához azon polgári légiközlekedés-biztonsági vizsgálatok magas szintű hatékonyságának, célszerűségének és kiváló minőségének biztosítása révén, amelyek kizárólagos célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése, és nem a vétkesség vagy a felelősség megállapítása. Az Unió elismeri, hogy javítani kell a baleset- és repülőesemény-vizsgálatok minőségét, aminek részét képezi az esemény helyszíne szerinti állam felelősségének tisztázása és növelése a légijármű-balesetek kivizsgálásában (különös tekintettel a jogellenes beavatkozásokra), a bizonyítékokra vonatkozó feltételek tisztázása, az ADREP-jelentéstétel egyszerűsítése, a végleges baleseti jelentések ICAO-hoz történő benyújtására vonatkozó tömeg-küszöbérték csökkentése, valamint a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program új fogalommeghatározása, melyek a 13. függelék (*Légijármű-balesetek és repülőesemények kivizsgálása*) módosítása révén valósíthatók meg.

A javasolt módosítások több különböző célkitűzést szolgálnak: Céljuk, hogy tisztázzák az államok felelősségét az eseményvizsgálatok elvégzésében és a zárójelentések közzétételében abban az esetben is, ha jogellenes beavatkozás történt, ezáltal növelve a légi közlekedés biztonságát, és megakadályozva a vizsgálatok idő előtti lezárását. Emellett az esetleges összeférhetetlenségek kezelése céljából, a nagyobb mértékű pártatlanság és átláthatóság érdekében az államokat arra ösztönzik, hogy harmadik felekre ruházzák át a vizsgálatok elvégzését. Céljuk továbbá az is, hogy a vizsgálatot végző személyek korlátozás nélkül hozzáférhessenek a szükséges adatokhoz. Az ADREP előzetes jelentés törlése és az ICAO felé történő jelentéstételre vonatkozó alacsonyabb maximális tömeg-küszöbérték célja az eljárások egyszerűsítése és az átfogóbb adatgyűjtés biztosítása. Végezetül a „nemzeti légiközlekedés-biztonsági program” és a „repülésbiztonsági adatgyűjtési és -feldolgozási rendszer” terminológia bevezetésének célja az ICAO-függelékekkel való összhang megteremtése.

A hatályos uniós jogszabályi keret, nevezetesen a 996/2010/EU rendelet megállapítja, hogy kiemelt figyelmet kell fordítani a Chicagói Egyezmény 13. függelékére és annak azon módosításaira, amelyek a légi járművekkel kapcsolatos balesetek és repülőesemények kivizsgálására vonatkozó nemzetközi standardokat és ajánlott eljárásokat állapítanak meg. Nincs szükség a 996/2010/EU rendelet módosítására vagy új jogalkotási aktus elfogadására.

Az uniós tagállamok és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA) azon képviselői, akik tagként és megfigyelőként vesznek részt az eseményvizsgálatokat végző uniós hatóságok által az eseményvizsgálatokról szóló ICAO-körlevelekkel kapcsolatban kibocsátott vélemények összehangolásáért felelős ENCASIA 7. munkacsoportjának munkájában, hozzájárultak a 20. módosításhoz kapcsolódó javaslat kidolgozásához.

Az Unió nevében képviselendő javasolt álláspont szerint támogatni kell a módosítást.

Ezért amennyiben az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a 13. függelék (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) javasolt 20. módosítását, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió nem jelent be ellenvéleményt, az ICAO vonatkozó körlevele nyomán azonban gondoskodik az elfogadott intézkedéseknek való megfelelésről.

Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott szabványok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól, a tagállamoknak – a Bizottság által a Tanácsnak megvitatás és jóváhagyás céljából kellő időben benyújtott, az eltéréseket a végrehajtás befejezéséhez szükséges idő vonatkozásában részletesen ismertető előkészítő dokumentum alapján – értesíteniük kell az ICAO-t az említett szabványoktól való eltérésekre vonatkozó uniós álláspontról.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak[2].

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[3]. A fent kifejtettek szerint a javasolt módosítás tárgya olyan területre tartozik, ahol létezik uniós szabályozás (996/2010/EU rendelet).

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ICAO Tanácsot megállapodás, nevezetesen a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) hozta létre.

Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikkének megfelelően nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el, amelyek a Chicagói Egyezmény függelékeit képezik. Ezek joghatással bíró jogi aktusok. Az ICAO által elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok ugyanis elfogadásukat és hatálybalépésüket követően kötelező erejűek az ICAO valamennyi szerződő államára nézve, amint azt a Chicagói Egyezmény 90. cikkének a) pontja kimondja: *„Az 54. cikk l) pontjában említett Függelékeknek a Tanács részéről történő elfogadása az ebből a célból összehívott tanácsülésen a tagok kétharmadának a szavazatával történik; ezt követően a Tanács a Függeléket a Szerződő Államoknak megküldi. Az ilyen Függelék vagy függelékmódosítás a Szerződő Államoknak való megküldésétől számított három hónapi határidő, illetőleg a Tanács által meghatározott hosszabb határidő elteltével lép hatályba, feltéve, hogy időközben a Szerződő Államok többsége ellenvéleményét a Tanácsnál nem jelenti be”*. A fentiek szerint a 13. függelék tervezett módosítása meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jogszabályok tartalmát. Nevezetesen, a módosítás szükségessé teszi a 996/2010/EU rendelet által szabályozott, eseményvizsgálatokat végző hatóságok jelenlegi munkaeljárásainak kiigazítását.

---

[2] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

[3] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozatban foglalt, az említett bejelentésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az elfogadott jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közös közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

4.3. Következtetés

A javasolt tanácsi határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével.

2026/0028 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 237. ülésszakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) tervezett módosításával kapcsolatban képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én hatályba lépett. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (a továbbiakban: az ICAO).

(2) A tagállamok a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, míg az Unió megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben. Az ICAO Tanácsban hat tagállam képviselteti magát.

(3) Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: SARP-ok) fogadhat el, amelyek a Chicagói Egyezmény függelékeit képezik.

(4) 237. ülésszakán az ICAO Tanács várhatóan elfogadja a Chicagói Egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) 20. módosítását.

(5) A Chicagói Egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 20. módosítás fő célja, hogy a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatok magas szintű hatékonyságának, célszerűségének és kiváló minőségének biztosításával javítsa a repülésbiztonságot.

(6) A javasolt változtatások célja e célkitűzések elérése azáltal, hogy tisztázzák az államok felelősségét az eseményvizsgálatok elvégzésében és a zárójelentések közzétételében, jogellenes beavatkozás esetén is, ezáltal megelőzve a vizsgálatok idő előtti lezárását. Az esetleges összeférhetetlenségek kérdésében a javaslatok a nagyobb mértékű pártatlanság és átláthatóság érdekében harmadik felekre ajánlják átruházni a vizsgálatok elvégzését. A módosítások a korlátozások megszüntetésével javítják a nyomozók adathozzáférését is. Emellett egyszerűsítik a jelentések ICAO-nak történő benyújtására vonatkozó eljárásokat, megszüntetve az előzetes „ADREP” jelentésre vonatkozó követelményt, és a zárójelentések ICAO-nak történő benyújtása tekintetében alacsonyabb küszöbértékeket határoznak meg a légi járművek maximális tömegére vonatkozóan. Végezetül az ICAO-mellékletek közötti összhang jegyében aktualizálják a terminológiát.

(7) A 996/2010/EU rendelet[4] 7. cikkével létrehozott, polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózata (ENCASIA) – amelynek egyik feladata, hogy tanácsot adjon az uniós intézményeknek az eseményvizsgálatokkal, valamint a balesetek és repülőesemények megelőzését érintő uniós szakpolitikák és szabályok kidolgozásának és végrehajtásának valamennyi vonatkozásával kapcsolatban – hozzájárult a 20. módosításhoz kapcsolódó javaslat kidolgozásához.

(8) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspontot, mivel a Chicagói Egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) 20. módosítása a Chicagói Egyezmény 90. cikkének a) pontjával összhangban a nemzetközi jog szerint kötelező erejű lesz, és meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jogot, különösen a 996/2010/EU rendeletet.

(9) Indokolt úgy rendelkezni, hogy az ICAO Tanács 237. ülésszakán vagy az azt követő ülésszakok valamelyikén az Unió által a Chicagói Egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 20. módosítás elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspont az legyen, hogy a szóban forgó módosításokat teljes egészükben támogatni kell, és azoknak maradéktalanul meg kell felelni.

(10) A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében bármely államnak, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, vagy hogy saját szabályát vagy eljárását valamely nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással maradéktalanul összhangba hozza, illetőleg amely szükségesnek tartja olyan szabály vagy gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól vagy gyakorlattól, haladéktalanul tájékoztatnia kell az ICAO-t a saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti eltérésekről.

(11) A Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében bármely ilyen függelék vagy függelékmódosítás az ICAO szerződő államainak való megküldésétől számított három hónap – vagy az ICAO Tanács által esetlegesen előírt hosszabb időtartam – elteltével lép hatályba, kivéve, ha időközben az ICAO szerződő államainak többsége ellenvéleményt jelent be.

(12) Indokolt előírni, hogy miután az ICAO Tanácsa elfogadta a Chicagói Egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 20. módosítást, és ezt az ICAO főtitkára az ICAO körlevélen alapuló eljárása keretében bejelentette, az Unió azt az álláspontot képviselje, hogy nem jelent be ellenvéleményt, és megfelel a módosításoknak. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről. Az ilyen eltérésre vonatkozó uniós álláspontnak a Bizottság által a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtott írásbeli dokumentumon kell alapulnia,

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az ICAO Tanács 237. ülésszakán vagy az azt követő ülésszakok valamelyikén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy a Chicagói Egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) javasolt módosítását teljes egészében támogatni kell.

(2) Amennyiben az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a Chicagói Egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) javasolt, (1) bekezdésben említett módosítását, az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az Unió az ICAO vonatkozó körlevelére válaszul nem jelent be ellenvéleményt, és értesítést küld az elfogadott intézkedésnek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott nemzetközi szabványok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól, az ICAO-t a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban értesíteni kell a szóban forgó nemzetközi szabványoktól való eltérésről.

Amennyiben az uniós jogszabályok eltérnek a Chicagói Egyezmény 13. függelékében foglalt szabványoktól, a Bizottság kellő időben és legalább két hónappal az eltérések bejelentésére az ICAO által meghatározott határidő előtt megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtja a Tanácsnak azt az előkészítő dokumentumot, amely meghatározza a tagállamok által az Unió nevében az ICAO-nak bejelentendő részletes eltérésekre vonatkozó uniós álláspontot.

2. cikk

Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

Az 1. cikk (2) bekezdésében említett álláspontot az Unió összes tagállama képviseli az Unió érdekében együttesen eljárva.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök