EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 237. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o zamýšlenou změnu přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů*

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká:

i) postoje, který má být zaujat jménem Unie na 237. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o zamýšlenou změnu č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů*, a

ii) postoje, který má být zaujat jménem Unie, jakmile přijetí změny č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Úmluvy o mezinárodním civilním letectví oznámí ICAO v dopisech jednotlivým státům, v nichž své smluvní státy vyzve, aby oznámily veškeré rozdíly nebo soulad s přijatými opatřeními.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) má za cíl regulovat mezinárodní leteckou dopravu. Chicagskou úmluvou, která vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947, byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Stranami Chicagské úmluvy jsou všechny členské státy EU.

2.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Mezinárodní organizace pro civilní letectví je specializovaná agentura Organizace spojených národů. Jejím cílem je rozvíjet zásady a techniky mezinárodního leteckého provozu a podporovat plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.

Stálým orgánem této organizace je Rada ICAO, jejímiž členy je 36 smluvních států zvolených Shromážděním ICAO na dobu tří let. V období 2025–2028 je v Radě ICAO zastoupeno šest členských států EU.

Podle článku 54 Chicagské úmluvy je v povinné působnosti Rady ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP), které jsou přílohami Chicagské úmluvy.

Podle článku 90 Chicagské úmluvy každá tato příloha nebo její změna nabývá platnosti po uplynutí tří měsíců ode dne, kdy byla předložena smluvním státům ICAO, nebo po uplynutí delší doby, stanovené Radou ICAO, ledaže by většina smluvních států ICAO mezitím oznámila Radě svůj nesouhlas.

Po přijetí těchto opatření musí smluvní státy ICAO tato opatření dodržovat, nebo oznámit buď svůj nesouhlas, anebo veškeré rozdíly s těmito opatřeními, a to ještě předtím, než opatření vstoupí v platnost a stanou se právně závaznými.

Podle článku 38 Chicagské úmluvy jakýkoliv stát, který uzná, že nedokáže ve všech směrech vyhovět některému mezinárodnímu standardu či postupu nebo uvést své vlastní předpisy či postupy v naprostý soulad s těmito mezinárodními standardy nebo postupy, případně který pokládá za nezbytné přijmout předpisy nebo postupy lišící se v některém ohledu od předpisů nebo postupů stanovených mezinárodním standardem, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi svým vlastním postupem a tím, který stanoví mezinárodní standard.

2.3 Zamýšlený akt ICAO a jeho vztah ke stávajícím předpisům Unie

Během 237. zasedání nebo některého z následujících zasedání by Rada ICAO měla zvážit a přijmout následující:

– Změna č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů*, jak je uvedena v dopisech jednotlivým státům AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 a AN 8/3-23/18, vyplývá z jednání sedmého a osmého zasedání Komise pro šetření nehod (AIGP/7 a AIGP/8) a třetího zasedání Skupiny pro prosazování ochrany informací vztahujících se k bezpečnosti (SIP-IG/3) a rovněž z jednání pátého zasedání Komise pro řízení bezpečnosti (SMP/5), devátého zasedání Panelu pro systémy dálkově řízeného letadla (RPASP/9) a pátého zasedání pracovní skupiny Panelu pro projektování a provozování letišť (ADOP/WG/5).

– Týká se ustanovení, která souvisí s leteckými nehodami, včetně protiprávních činů, šetření v případech střetu zájmů (sestřelení letadla), důkazních materiálů a požadavků na hlášení údajů o nehodách/incidentech. Odkazy na přílohu 13 figurují v návrhu změn přílohy 6 týkajících se ochrany záznamů letových údajů, na přílohu 13 však nemají žádný dopad. Do změny je v neposlední řadě zahrnuta aktualizace přílohy 19, pokud jde o definici státního programu bezpečnosti (SSP) a poznámka vztahující se k systému sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS).

– Výše uvedená změna může ovlivnit právo EU, jak je podrobněji vysvětleno níže.

Zamýšlená změna se týká těchto oblastí:

– V souvislosti s aktualizací v oblasti protiprávních činů a šetření v případech střetu zájmů je cílem navrhované změny vyjasnit a posílit odpovědnost státu, na jehož území k nehodě nebo incidentu došlo, při šetření leteckých nehod, zejména v případech protiprávních činů. Vedou-li takové činy k nehodě, některé členské státy ukončí šetření, aniž by zveřejnily závěrečnou zprávu, což je v rozporu s cílem shromažďovat poznatky za účelem zlepšování bezpečnosti letectví. V zájmu vyjasnění uvedené povinnosti změna zařazuje poznámku, která zajistí, že šetření budou dokončena bez ohledu na to, zda došlo k protiprávnímu činu.

– Změna dále řeší potenciální střety zájmů, které mohou nastat, existuje-li spojení mezi protiprávním činem a státem, na jehož území k nehodě nebo incidentu došlo, což může vést k pochybnostem o nestrannosti šetření. S cílem zaručit transparentnost, nezávislost, důvěryhodnost a objektivitu se státu, na jehož území k nehodě nebo incidentu došlo, doporučuje šetřením dobrovolně pověřit třetí státy či regionální organizace nebo zapojit organizaci ICAO jako pozorovatele. Tento návrh je zdokumentován jako směrnice v dodatku G přílohy 13 a jeho cílem je zlepšit důvěryhodnost šetření v případech, v nichž by se mohlo jednat o střet zájmů.

– Pokud jde o změnu v oblasti důkazních materiálů, navrhuje se, aby se ze stávajícího znění vypustilo adjektivum „dostupný“, vzhledem k tomu, že v případě přístupu inspektorů, kteří provádějí šetření nehody/incidentu, k důkazním materiálům v průběhu šetření představovalo jeho používání krok zpět. Toto adjektivum zavádí omezení nebo podmínění a mohlo by být mylně vykládáno, pokud jde o sdílení citlivých údajů s inspektory, kteří nehodu/incident šetří.

– Cílem zrušení předběžné zprávy ADREP (Accident/incident Data REPorting system) je zjednodušit požadavky na státy v oblasti hlášení údajů o nehodách a incidentech organizaci ICAO v rámci systému ADREP. Dále se v zájmu sladění požadavků na hlášení v rámci ADREP a oznamování nehod/incidentů navrhuje změnit požadavek

na maximální hmotnost pro účely předkládání závěrečných zpráv organizaci ICAO z 5 700 kg na 2 250 kg.

– V neposlední řadě je vzhledem k tomu, že byl aktualizován termín „státní program bezpečnosti“, třeba změnit definici tohoto termínu v příloze 13, aby odpovídala nové definici. Návrh rovněž upravuje obsah poznámky k oddílu 8.1 přílohy 13 a zavádí do ní termín „systém sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS)“. V obou případech je cílem návrhu zajistit konzistentnost přílohy 13 s ostatními přílohami ICAO.

Bude-li změna přijata, je zamýšleným datem její použitelnosti 23. listopad 2028, s výjimkou ustanovení souvisejících s definicemi státního programu bezpečnosti (SSP) a poznámkou o systému sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS), jejichž použitelnost se plánuje ke dni 26. listopadu 2026.

Přestože se některé z navrhovaných změn týkají částí přílohy 13 Chicagské úmluvy, které nebyly zahrnuty do nařízení (EU) 996/2010[1], ostatní změny jsou již součástí uvedeného nařízení, a pokud budou změny přijaty v navrhovaném znění, pravděpodobně nepovedou ke změnám práva Unie. Po přijetí změny bude nicméně třeba provést důkladné posouzení, včetně posouzení nutnosti oznámit rozdíly.

Výše uvedené posouzení bylo vypracováno na základě příspěvku Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA). Tato síť, zřízená podle čl. 7 odst. 1 nařízení (EU) č. 996/2010, je tvořena vedoucími orgánů pro šetření z každého členského státu a/nebo, v případě multimodálního orgánu, vedoucím oddělení pro letectví, případně jejich zástupci. Povinností ENCASIA je mimo jiné připravovat návrhy a doporučení pro orgány Unie týkající se všech aspektů rozvoje a uplatňování politik a pravidel Unie souvisejících s šetřením a prevencí nehod a incidentů.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

3.1 Navrhovaná změna a její vztah ke stávajícím předpisům Unie

Změna č. 20 přílohy 13

Navrhovaná změna, jak je uvedena v dopisech jednotlivým státům AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 a AN 8/3-23/18, se týká ustanovení nařízení (EU) 996/2010.

Předmět zamýšlených změn spadá do výlučné pravomoci Unie v souladu s poslední částí věty čl. 3 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Navrhovaná změna by přispěla ke zlepšení bezpečnosti letectví zajištěním vysoké úrovně účinnosti, rychlosti a kvality šetření v civilním letectví, jejichž jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Unie si je vědoma potřeby zlepšit šetření nehod a incidentů, včetně vyjasnění a posílení odpovědnosti státu, na jehož území k nehodě nebo incidentu došlo, při šetření leteckých nehod, zejména v případech protiprávních činů, dále včetně upřesnění v oblasti důkazních materiálů, zjednodušení hlášení údajů do systému ADREP, snížení maximální hmotnosti pro účely předkládání závěrečných zpráv o nehodách organizaci ICAO a nové definice státního programu bezpečnosti, prostřednictvím změn přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů*.

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

Navrhované změny se zaměřují na několik různých cílů: Usilují o vyjasnění odpovědnosti států za dokončení šetření a zveřejnění závěrečné zprávy, a to i v případech protiprávních činů, čímž se zabrání předčasnému ukončení šetření a v důsledku toho se posílí bezpečnost letectví. Dále se zabývají potenciálními střety zájmů, které v zájmu zajištění nestrannosti a transparentnosti doporučují řešit tak, že státy pověří šetřením subjekty třetí strany. V neposlední řadě je jejich záměrem zlepšit přístup inspektorů k nezbytným údajům bez jakýchkoli omezení. Cílem zrušení předběžné zprávy ADREP a snížení maximální hmotnosti pro účely hlášení organizaci ICAO je zjednodušit postupy a zajistit komplexnější shromažďování údajů. V neposlední řadě pak aktualizace terminologie, jako „státní program bezpečnosti“, a zavedení „systému sběru a zpracování údajů o bezpečnosti“ zajišťují zachování konzistentnosti příloh ICAO.

Stávající legislativní rámec EU, konkrétně nařízení (EU) č. 996/2010, uvádí, že je třeba zohlednit zejména přílohu 13 Chicagské úmluvy a její následné změny, které stanoví mezinárodní standardy a doporučené postupy pro šetření leteckých nehod a incidentů. Nepovažuje se za nezbytné nařízení (EU) č. 996/2010 měnit ani přijmout nový legislativní akt.

K vypracování návrhu týkajícího se změny č. 20 přispěli zástupci členských států EU a Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) jako členové pracovní skupiny ENCASIA WG 7, která je pověřena koordinací názorů orgánů pro šetření, pokud jde o dopisy ICAO jednotlivým státům týkající se šetření, a jako pozorovatelé v této skupině.

Navrhovaným postojem, který má být zaujat jménem Unie, je tedy navrhovanou změnu podpořit.

Postojem, jenž má být zaujat jménem Unie, pokud Rada ICAO přijme bez podstatných změn navrhovanou změnu č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy, by mělo být v odpovědi na dopisy ICAO jednotlivým státům neoznámit nesouhlas, nýbrž oznámit soulad s přijatými opatřeními. Pokud by se právní předpisy Unie po předpokládaném datu použitelnosti nově přijatých standardů ICAO od těchto standardů odchylovaly, měly by členské státy oznámit ICAO postoj Unie k rozdílům oproti těmto konkrétním standardům na základě přípravného dokumentu, který Komise včas předloží Radě k projednání a schválení a v němž budou uvedeny podrobné rozdíly po dobu nezbytnou k dokončení provádění.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*.“

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody[2].

[2] Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterými se dotyčný orgán řídí. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem EU*“[3]. Jak bylo vysvětleno výše, podstata navrhované změny spadá do oblasti, v níž existuje právo Unie (tj. nařízení (EU) č. 996/2010).

4.1.2 Uplatňování v tomto konkrétním případě

Rada ICAO je subjekt zřízený dohodou, konkrétně Úmluvou o mezinárodním civilním letectví.

V souladu s článkem 54 Chicagské úmluvy přijímá Rada ICAO mezinárodní standardy a doporučené postupy, které jsou přílohami Chicagské úmluvy. Jedná se o akty s právními účinky. Jakmile jsou standardy a doporučené postupy přijaty organizací ICAO a nabyly účinnosti, jsou pro všechny smluvní státy ICAO závazné v souladu s čl. 90 písm. a) Chicagské úmluvy, který stanoví, že: *„Pro přijetí příloh uvedených v čl. 54 písm. l) Radou [ICAO] musí hlasovat dvě třetiny členů Rady na zasedání svolaném za tímto účelem, přičemž je Rada následně předloží každému smluvnímu státu.* „*Každá tato příloha nebo její doplněk nabývá platnosti po uplynutí tří měsíců ode dne, kdy byly předloženy smluvním státům, nebo po uplynutí delší doby, stanovené Radou [ICAO], ledaže by většina smluvních států ICAO mezitím oznámila Radě svůj nesouhlas*.“ Jak je vysvětleno výše, zamýšlená změna přílohy 13 může rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy Unie. Změna by konkrétně znamenala potřebu přizpůsobit stávající pracovní postupy orgánů pro šetření upravené nařízením (EU) č. 996/2010.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí o postoji k těmto oznámením je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

4.2 Hmotněprávní základ

4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

4.2.2 Uplatňování v tomto konkrétním případě

Hlavní cíl a obsah přijatého aktu se týkají společné dopravní politiky.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

4.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí Rady je čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování EU ve spojení s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

[3] Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

2026/0028 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na 237. zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o zamýšlenou změnu přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů*

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 4. dubna 1947 vstoupila v platnost Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jež upravuje mezinárodní leteckou dopravu. Byla jí zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

(2) Členské státy jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, přičemž Unie má v některých orgánech ICAO status pozorovatele. V Radě ICAO je zastoupeno šest členských států.

(3) Podle článku 54 Chicagské úmluvy smí Rada ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP) a označit je jako přílohy Chicagské úmluvy.

(4) Rada ICAO má na svém 237. zasedání přijmout změnu č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy.

(5) Hlavním účelem změny č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy je zlepšit bezpečnost letectví zajištěním vysoké úrovně účinnosti, rychlosti a kvality šetření v civilním letectví.

(6) Navrhované změny přispějí k dosažení těchto cílů tím, že vyjasní odpovědnost států za dokončení šetření a zveřejnění závěrečné zprávy, a to i v případech protiprávních činů, čímž se zabrání předčasnému ukončení šetření. Zabývají se potenciálními střety zájmů, které v zájmu větší nestrannosti a transparentnosti doporučují řešit tak, že se šetřením pověří subjekty třetí strany. Díky změnám, které odstraňují omezení, se rovněž zlepšuje přístup inspektorů k údajům. Rovněž zrušení požadavku na předběžnou zprávu ADREP a snížení maximální hmotnosti letadel pro účely předkládání závěrečných zpráv ICAO zjednodušuje postupy předkládání zpráv této organizaci. V neposlední se změny zaměřují na aktualizaci terminologie, aby byla zajištěna konzistentnost příloh ICAO.

(7) Na vypracování návrhu týkajícího se změny č. 20 se podílela Evropská síť orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA) zřízená článkem 7 nařízení (EU) č. 996/2010[4], jejímž úkolem je poskytovat orgánům Unie doporučení týkající se všech aspektů

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

rozvoje a uplatňování politik a pravidel Unie souvisejících s šetřením a prevencí nehod a incidentů.

(8) Je vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie v Radě ICAO, neboť změna č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy bude v souladu s čl. 90 písm. a) Chicagské úmluvy závazná podle mezinárodního práva a může rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU, zejména nařízení (EU) č. 996/2010.

(9) Postoj Unie na 237. zasedání Rady ICAO nebo na jakémkoli následném zasedání, pokud jde o přijetí zamýšlené změny č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy, by měl spočívat v podpoře a uplatňování těchto změn v jejich plném rozsahu.

(10) Podle článku 38 Chicagské úmluvy stát, který shledá, že se nemůže ve všech směrech podrobit některé mezinárodní normě či řízení nebo uvést vlastní nařízení či předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou nebo řízením, případně který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou.

(11) Podle článku 90 Chicagské úmluvy každá tato příloha nebo její změna nabývá platnosti po uplynutí tří měsíců ode dne, kdy byla předložena smluvním státům ICAO, nebo po uplynutí delší doby, stanovené Radou ICAO, ledaže by většina smluvních států ICAO mezitím oznámila Radě svůj nesouhlas.

(12) Postoj Unie po přijetí změny č. 20 přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy Radou ICAO, které oznámí generální tajemník ICAO prostřednictvím dopisu této organizace jednotlivým státům, by měl spočívat v neoznámení nesouhlasu a v uplatňování těchto změn. Pokud by se právní předpisy Unie odchýlily od nově přijatých standardů a doporučených postupů po předpokládaném datu jejich použitelnosti, měl by být organizaci ICAO oznámen rozdíl oproti těmto konkrétním standardům a doporučeným postupům. Postoj Unie, pokud jde o tento rozdíl, by měl vycházet z písemného dokumentu, který Komise předloží Radě k projednání a schválení,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1) Postojem, jenž má být jménem Unie zaujat na 237. zasedání Rady ICAO nebo na jednom z dalších zasedání, je v plném rozsahu podpořit navrhovanou změnu přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy.

2) Postojem, jenž má být zaujat jménem Unie, pokud Rada ICAO přijme bez podstatných změn navrhovanou změnu přílohy 13 – *Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů* Chicagské úmluvy uvedenou v odstavci 1, je v odpovědi na dopisy ICAO jednotlivým státům neoznámit nesouhlas, nýbrž oznámit soulad s přijatým opatřením. Pokud by se právní předpisy Unie odchýlily od nově přijatých mezinárodních standardů po zamýšleném datu použitelnosti těchto standardů, oznámí se organizaci ICAO rozdíl oproti těmto konkrétním standardům v souladu s článkem 38 Chicagské úmluvy.

Liší-li se právní předpisy Unie od standardů obsažených v příloze 13 Chicagské úmluvy, Komise včas a nejméně dva měsíce před uplynutím lhůty stanovené ICAO pro oznámení rozdílů předloží Radě k projednání a schválení přípravný dokument, v němž se stanoví postoj Unie k podrobným rozdílům, které mají členské státy jménem Unie oznámit organizaci ICAO.

Článek 2

Postoj uvedený v čl. 1 odst. 1 vyjádří členské státy Unie, které jsou členy Rady ICAO, jednajíce společně v zájmu Unie.

Postoj uvedený v čl. 1 odst. 2 vyjádří všechny členské státy Unie, jednajíce společně v zájmu Unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně