EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 237. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (*lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*) kavandatud muudatusega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist:

i) seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 237. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) kavandatud 20. muudatusega, ning

ii) seisukoht, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO teatab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 20. muudatuse vastuvõtmisest riikidele adresseeritud asjaomaste kirjadega, milles kutsutakse osalisriike üles teatama mis tahes erinevustest või vastuvõetud meetmete järgimisest.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon

Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Chicago konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon.

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arengut.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub konventsiooni 36 osalisriiki, kusjuures ICAO assamblee on valinud need riigid kolmeks aastaks. Ajavahemikus 2025–2028 on ICAO nõukogus esindatud kuus ELi liikmesriiki.

Chicago konventsiooni artiklis 54 loetletud ICAO nõukogu kohustuslike ülesannete seas on võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid, mis on kindlaks määratud Chicago konventsiooni lisades.

Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 jõustub asjaomane lisa või selle muudatus ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamik ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.

Pärast selliste meetmete vastuvõtmist peavad ICAO osalisriigid neid meetmeid järgima või teatama enne asjaomaste meetmete jõustumist ja õiguslikult siduvaks muutumist nende heakskiitmata jätmisest või võimalikest erinevustest.

Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

2.3. ICAO kavandatav akt ja selle seos kehtivate liidu eeskirjadega

Eeldatavalt kaalub ICAO nõukogu oma 237. istungjärgul või mõnel hilisemal istungjärgul järgmiste muudatuste vastuvõtmist:

– 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 20. muudatus, millele on osutatud riikidele adresseeritud kirjades AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36–25/43 ja AN 8/3–23/18, tuleneb lennuõnnetuste uurimiskomisjoni seitsmendal ja kaheksandal koosolekul (AIGP/7 ja AIGP/8) ning ohutusteabekaitse rakkerühma kolmandal koosolekul (SIP-IG/3) toimunud aruteludest ning ohutusjuhtimise töörühma viiendal koosolekul (SMP/5), kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide töörühma üheksandal koosolekul (RPASP/9) ning lennuväljade kavandamise ja käitamise töörühma viiendal koosolekul (ADOP/WG/5) toimunud aruteludest.

– Muudatus on seotud lennuõnnetusi käsitlevate sätetega, sealhulgas ebaseadusliku sekkumisega, huvide konflikti olukordade uurimisega (õhusõiduki allatoomine), tõendusmaterjaliga ja lennuõnnetuste/-intsidentide andmete esitamise nõuetega (ADREP). Viited 13. lisale sisalduvad 6. lisa kavandatud muudatustes seoses pardaregistraatori salvestiste kaitsega, ilma et see mõjutaks 13. lisa. Ühtlasi sisaldab see 19. lisa ajakohastamist riigi lennundusohutusprogrammi (SSP) määratluse osas ning lennundusohutusandmete kogumise ja töötlemise süsteemiga seotud märkust.

– Nagu allpool üksikasjalikumalt selgitatud, võib eespool nimetatud muudatus mõjutada ELi õigust.

Kavandatud muudatus hõlmab järgmisi valdkondi.

– Seoses ajakohastamisega ebaseadusliku sekkumise osas ja huvide konflikti esinemise korral läbi viidavate uurimiste osas on kavandatud muudatuse eesmärk täpsustada ja suurendada sündmuse toimumiskoha riigi vastutust lennuõnnetuste uurimisel, eelkõige seoses ebaseadusliku sekkumise juhtudega. Kui sellise sekkumise tõttu toimub lennuõnnetus, on mõni riik lõpetanud ohutusalased uurimised ilma lõpparuannet esitamata, mis on vastuolus lennuohutuse parandamiseks vajalike kogemuste kindlakstegemise eesmärgiga. Muudatus hõlmab sellist kohustust täpsustavat märkust ning tagab, et ohutusalased uurimised viiakse lõpule, olenemata sellest, kas tegemist on õigusvastase tegevusega;

– peale selle käsitletakse muudatuses võimalikke huvide konflikte, mis võivad tekkida, kui sündmuse toimumiskoha riik on seotud ebaseadusliku sekkumisega, mis võib seada uurimiste erapooletuse kahtluse alla. Läbipaistvuse, sõltumatuse, usaldusväärsuse ja objektiivsuse tagamiseks kutsutakse sündmuse toimumiskoha riiki üles vabatahtlikult delegeerima uurimisi kolmandatele riikidele või piirkondlikele organisatsioonidele või kutsuma ICAO esindajaid osalema vaatlejana. Käesolev ettepanek on dokumenteeritud 13. lisa G liites suunistena eesmärgiga suurendada uurimiste usaldusväärsust huvide konflikti korral.

– Mis puudutab tõendusmaterjali käsitlevat muudatust, siis tehakse ettepanek jätta olemasolevast tekstist välja sõna „kättesaadav“, kuna lennuõnnetuste/-intsidentide uurijate poolt tõendusmaterjalile juurdepääsu seisukohast on tegemist tagasiminekuga. Sellega kehtestatakse piirang või tingimus ning seda võidakse valesti tõlgendada, kui tegemist on tundlike andmete jagamisega lennuõnnetuste/-intsidentide uurijatega.

– Seoses lennuõnnetustest/-intsidentidest teatamise süsteemi (ADREP) esialgse aruande väljajätmisega on eesmärk lihtsustada riikidele seatud nõudeid teatada

lennuõnnetustest ja -intsidentidest ICAO-le ADREPi raames. Lisaks tehakse ettepanek vähendada ICAO-le esitatavates lõpparuannetes õhusõiduki maksimummassile kehtestatud nõuet 5 700 kg-lt 2 250 kg-le, et viia see kooskõlla ADREPi aruandlusnõuetega ja lennuõnnetustest/-intsidentidest teatamisega.

– Mõiste „riigi lennundusohutusprogramm“ ajakohastamine tähendab seda, et uue määratluse kajastamiseks tuleb määratlust 13. lisas muuta. Ettepanekuga muudetakse ka 13. lisa punkti 8.1 kohta esitatud märkuse sisu ning lisatakse sinna mõiste „lennundusohutusandmete kogumise ja töötlemise süsteem“. Mõlemal juhul püütakse ettepanekuga tagada 13. lisa kooskõla muude ICAO lisadega.

Kui muudatus vastu võetakse, on seda kavas hakata kohaldama alates 23. novembrist 2028, välja arvatud sätted, mis on seotud riigi lennundusohutusprogrammi (SSP) määratlustega ning märkusega lennundusohutusandmete kogumise ja töötlemise süsteemi kohta, mida kavatsetakse kohaldada alates 26. novembrist 2026.

Kuigi mõned kavandatud muudatused vastavad ICAO 13. lisa osadele, mida ei ole määrusesse (EL) nr 996/2010[1] lisatud, sisalduvad ülejäänud muudatused juba kõnealuses määruses ja kui need kavandatud kujul vastu võetakse, on ebatõenäoline, et liidu õigust sellest tulenevalt muudetakse. Siiski tuleb pärast muudatuse vastuvõtmist läbi viia põhjalik hindamine, sealhulgas hinnata erinevustest teatamise vajadust.

Eespool nimetatud hinnang on koostatud tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustikult (ENCASIA) saadud teabe põhjal. Võrgustik on loodud määruse (EL) nr 996/2010 artikli 7 lõikega 1 ja see koosneb iga liikmesriigi lennuõnnetuste uurimisorganite juhtidest ja/või mitmeliigilise transpordi asutuse puhul selle lennundusharu juhist või nende esindajatest. ENCASIA ülesanne on muu hulgas valmistada ette soovitusi liidu institutsioonidele ja nõustada neid kõigis aspektides, mis on seotud ohutusalaste uurimiste ning lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamist käsitlevate liidu poliitikavaldkondade ja eeskirjade väljatöötamise ja rakendamisega.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Kavandatud muudatus ja selle seos kehtivate liidu eeskirjadega

13. lisa 20. muudatus

Kavandatud muudatus, millele on osutatud riikidele adresseeritud kirjades AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36–25/43 ja AN 8/3–23/18, hõlmab määruse (EL) 996/2010 sätteid.

Kavandatud muudatuste sisu kuulub ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt liidu ainupädevusse.

Kavandatud muudatusega soovitakse parandada lennundusohutust, tagades tsiviillennunduse ohutuse alaste uurimiste tõhususe, otstarbekuse ja kõrge kvaliteedi, ning selle ainus eesmärk on lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamine tulevikus, ilma et osutataks süüle või vastutusele. Liit tunnistab vajadust parandada lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimist, sealhulgas selgitada ja suurendada sündmuse toimumiskoha riigi vastutust õhusõidukiga toimunud lennuõnnetuste uurimisel, eelkõige seoses ebaseadusliku sekkumise juhtudega, selgitada tõendusmaterjali, lihtsustada ADREPile teatamist, alandada õhusõiduki massile

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

kehtestatud künnisväärtust ICAO-le lennuõnnetuste kohta esitatavates lõpparuannetes ning määratleda uuesti riigi lennundusohutusprogramm, viies muudatused sisse 13. lisasse „Lennuõhuõnnetuste ja -intsidentide uurimine“.

Kavandatud muudatustega soovitakse käsitleda mitut eraldiseisvat eesmärki: püütakse selgitada riikide kohustust viia lõpule ohutusalased uurimised ja avaldada lõpparuanded isegi juhul, kui tegemist on ebaseadusliku sekkumisega, ja uurimiste enneaegse lõpetamise vältimisega suurendada lennundusohutust. Samuti käsitletakse võimalikke huvide konflikte ning erapooletuse ja läbipaistvuse tagamiseks soovitatakse delegeerida uurimised kolmandast isikust üksustele. Lisaks püütakse suurendada uurijate võimalust pääseda vajalikele andmetele ligi ilma piiranguteta. ADREPi esialgse aruande väljajätmise ja ICAO-le mõeldud aruannetes õhusõidukite massi väiksema maksimumväärtuse kehtestamise eesmärk on lihtsustada menetlusi ja tagada põhjalikum andmekogumine. Sellise mõiste nagu „riigi lennundusohutusprogramm“ ajakohastamisega ning mõiste „lennundusohutusandmete kogumise ja töötlemise süsteem“ kasutuselevõtuga püütakse säilitada kooskõla ICAO lisade vahel.

Kehtivas ELi õigusraamistikus, täpsemalt määruses (EL) nr 996/2010, on märgitud, et eriti tuleks arvesse võtta Chicago konventsiooni 13. lisa ja selle hilisemaid muudatusi, millega kehtestatakse rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad õhusõidukitega toimunud õnnetuste ja intsidentide uurimiseks. Puudub ilmne vajadus muuta määrust (EL) nr 996/2010 või võtta vastu uus õigusakt.

Kõnealuse 20. muudatuse ettepanekut aitasid välja töötada ELi liikmesriikide ja Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) esindajad, kes osalesid protsessis tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustiku (ENCASIA) töörühma (WG 7) liikmete ja vaatlejatena, kes vastutavad lennuõnnetuste uurimisorganite seisukohtade koordineerimise eest ICAO riikidele adresseeritavates kirjades, milles käsitletakse lennundusohutusalaseid uurimisi.

Kavandatav seisukoht, mis liidu nimel võetakse, on toetada kõnealust muudatust.

Seega tingimusel, et ICAO nõukogu võtab Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) kavandatud 20. muudatuse vastu ilma sisuliste muudatusteta, on liidu nimel võetav seisukoht mitte teatada oma mittenõustumisest ning järgida vastuvõetud meetmeid, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjakohasele kirjale. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest ICAO standarditest kõrvale pärast kõnealuste standardite kohaldamise kavandatud kuupäeva, peaksid liikmesriigid esitama ICAO-le liidu seisukoha nende konkreetsete standarditega seotud erinevuste kohta, tuginedes ettevalmistavale dokumendile, mille komisjon esitab aegsasti nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks, ning milles esitatakse üksikasjalik teave erinevuste kohta nii kauaks, kui on vaja nende lõplikuks rakendamiseks.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega […] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel

organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[2].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[3]. Nagu eespool selgitatud, kuulub kavandatava muudatuse reguleerimisese liidu õigusega (st määrusega (EL) nr 996/2010) reguleeritud valdkonda.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO nõukogu on lepinguga, täpsemalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga (edaspidi „Chicago konventsioon“) loodud organ.

Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad, mis määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades. Need on õigusliku toimega aktid. Chicago konventsiooni artikli 90 punkti a kohaselt on ICAO vastu võetud standardid ja soovituslikud tavad pärast nende vastuvõtmist ja jõustumist siduvad kõikide ICAO osalisriikide jaoks ja kõnealuses punktis on sätestatud järgmiselt: „artikli 54 punktis l nimetatud lisade vastuvõtmiseks ICAO nõukogu poolt on vajalik ICAO nõukogu liikmete kahekolmandikuline häälteenamus selleks otstarbeks kokku kutsutud koosolekul, mille järel ICAO nõukogu edastab need lisad igale osalisriigile. Iga asjaomane lisa või lisa muudatus jõustub selle ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamus ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.“ Nagu eespool selgitatud, võib Chicago konventsiooni 13. lisa kavandatud muudatus otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu. Nimelt tooks muudatus kaasa vajaduse kohandada määrusega (EL) nr 996/2010 reguleeritud lennuõnnetuste uurimisorganite praegust töökorda.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus selliste teadete puhul ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle vastuvõetud akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kaht eesmärki või reguleeritakse kaht valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Vastuvõetud akti põhieesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

---

2 Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

3 Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Seega on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Järeldus

Nõukogu kavandatava otsuse õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

2026/0028 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 237. istungjärgul võetava seisukoha kohta seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (*lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*) kavandatud muudatusega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „Chicago konventsioon“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“).

(2) Liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus. ICAO nõukogus on esindatud kuus liikmesriiki.

(3) Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ning määrata need kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

(4) ICAO nõukogu kavatseb oma 237. istungjärgul vastu võtta Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 20. muudatuse.

(5) Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 20. muudatuse peamine eesmärk on parandada lennundusohutust, tagades tsiviillennundusohutuse uurimiste tõhususe, otstarbekuse ja kvaliteedi.

(6) Kavandatud muudatustega püütakse saavutada need eesmärgid ning selgitada riikide kohustust viia lõpule ohutusalased uurimised ja avaldada lõpparuanded isegi ebaseadusliku sekkumise korral, vältides niiviisi uurimiste enneaegset lõpetamist. Muudatuses käsitletakse võimalikke huvide konflikte ning erapooletuse ja läbipaistvuse suurendamiseks tehakse ettepanek delegeerida uurimised kolmandast isikust üksustele. Samuti tagatakse andmete parem kättesaadavus uurijate jaoks, kõrvaldades sellega seotud piirangud. Ühtlasi lihtsustatakse ICAO-le aruannete esitamise korda, kõrvaldades esialgse ADREP-aruande nõude ja alandades õhusõidukite maksimummassi piirnorme ICAO-le lõpparuannete esitamise korral. Samuti ajakohastatakse sellega terminoloogiat, et tagada kooskõla ICAO lisade vahel.

(7) Tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik (ENCASIA), mis on loodud määruse (EL) nr 996/2010[4] artikliga 7 ja mille ülesanne on nõustada liidu institutsioone ohutusalase uurimise ning lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamisega seotud liidu poliitika ja eeskirjade väljatöötamise ja rakendamise kõigis aspektides, on aidanud kaasa asjakohase 20. muudatusega seotud ettepaneku väljatöötamisele.

(8) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, sest Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 20. muudatus on rahvusvahelise õiguse kohaselt siduv kooskõlas Chicago konventsiooni artikli 90 punktiga a ning võib otsustavalt mõjutada ELi õigust, eelkõige määruse (EL) nr 996/2010 kohaldamist.

(9) Liidu seisukoht ICAO nõukogu 237. istungjärgul või mõnel hilisemal istungjärgul seoses Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) kavandatud 20. muudatuse vastuvõtmisega peaks olema neid muudatusi tervikuna toetada ja järgida.

(10) Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peaks osalisriik, kelle arvates ei ole võimalik mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte järgida või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

(11) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 jõustub asjaomane lisa või selle muudatus ICAO osalisriikidele edastamisest kolme kuu jooksul või pärast ICAO nõukogu määratud pikemat perioodi juhul, kui selle aja jooksul ei ole enamik ICAO osalisriike teatanud oma mittenõustumisest.

(12) Liidu seisukoht pärast Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 20. muudatuse vastuvõtmist ICAO nõukogu poolt, millest ICAO peasekretär teatab ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema mitte teatada mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud muudatuste järgimisest. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega. Sellist erinevust käsitlev liidu seisukoht peaks põhinema kirjalikul dokumendil, mille komisjon esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. ICAO nõukogu 237. istungjärgul või mõnel hilisemal istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) kavandatud muudatust tervikuna.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

(2) Seega on seisukoht, mis võetakse liidu nimel tingimusel, et ICAO nõukogu võtab ilma sisuliste muudatusteta vastu Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) kavandatud muudatuse, millele on osutatud lõikes 1, mitte teatada oma mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud meetmete järgimisest, vastates ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale. Kui liidu õigusaktid kalduvad vastuvõetud rahvusvahelistest standarditest kõrvale pärast nende standardite kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38 teatada ICAO-le erinevusest nende konkreetsete rahvusvaheliste standarditega.

Kui liidu õigusnormid erinevad Chicago konventsiooni 13. lisas sätestatud standarditest, esitab komisjon aegsasti ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtaega ICAO nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks ettevalmistava dokumendi, milles esitatakse liidu seisukoht üksikasjalike erinevuste kohta, millest liikmesriigid peavad ICAO-le liidu nimel teatama.

Artikkel 2

Artikli 1 lõikes 1 nimetatud seisukohta väljendavad liidu huvides ühiselt tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 osutatud seisukohta väljendavad kõik liidu huvides ühiselt tegutsevad liikmesriigid.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja