EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.2.19.
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 231. 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 231. ülésszakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 19. 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 19. 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 részes 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 2022–2025-ös 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-államoknak 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 állam, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, vagy 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 tájékoztatja 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

231. 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 6/1.2-22/85. sz. körlevélben említett 19. módosítása a balesetek kivizsgálásával foglalkozó bizottság hatodik ülésén (AIGP/6) folytatott tanácskozások eredménye. Ez a pilóta nélküli légi járműveket érintő vizsgálatokra, a vizsgálati információk kiadására, a globális légiforgalmi vészjelző és biztonsági rendszer (GADSS) használatára, a zárójelentéssel kapcsolatos konzultációs időszak lerövidítésére, valamint az elektronikus formátumban történő közzététel kötelezettségére vonatkozik.

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

A tervezett módosítás a következő területeket érinti:

– a pilóta nélküli légi járművek vizsgálatai tekintetében: a pilótával rendelkező légi járművek és a távirányítású légi járművek (RPA) megkülönböztetése érdekében a 13. függelék tisztázza, hogy mely típusú RPA-eseményeket kötelező megvizsgálni, Emellett a módosítás javaslata szerint a 13. függelékben pontosítani kell az RPA-események azon fő elemeit, amelyekhez a vizsgálatvezetőnek hozzá kell férnie a vizsgálatok során,

– a vizsgálatot végző hatóságoknak szóló iránymutatással kapcsolatban: a módosítás javaslata szerint meg kell fontolni, hogy a közvélemény által fokozott figyelemmel kísért balesetek és repülőesemények vizsgálatával kapcsolatos információk korai szakaszban kerüljenek közzétételre, majd később hivatalosabb formában, előzetes írásbeli jelentésben jelenjenek meg,

– a légi járműre szerelt rögzített adatrögzítők felvételeinek vizsgálathoz való rendelkezésre állása tekintetében: a módosítás értelmében az ilyen felvételeket kötelező haladéktalanul hozzáférhetővé tenni, valamint a módosítás biztosítja, hogy a felvételek a vizsgálatot folytató állam beleegyezése nélkül ne legyenek nyilvánosságra hozhatók,

– a zárójelentés-tervezetekkel kapcsolatos konzultációs időszak tekintetében: a módosítás a jelenlegi konzultációs időszak harminc napra történő lecsökkentését javasolja, amely hatvan napra meghosszabbítható,

– Végezetül a módosítás javaslata szerint fel kell hívni a figyelmet a zárójelentéseket tartalmazó e-könyvtárra, valamint a módosításban megfogalmazott preferencia szerint a zárójelentéseket lehetőleg elektronikus formában kell benyújtani az ICAO-nak.

A módosítás a tervek szerint 2024. november 28-tól lesz alkalmazandó, kivéve a pilóta nélküli légi járműveket érintő vizsgálatokról szóló rendelkezéseket, amelyek alkalmazása várhatóan 2026. november 26-án kezdődik meg.

A javasolt módosítások többsége összhangban van a 996/2010/EU rendelet[1] rendelkezéseivel, a 996/2010/EU rendelet végrehajtásával összefüggésben azonban szükség lehet bizonyos kiigazításokra. Különösen az eseményvizsgálatokat végző uniós hatóságok munkaeljárásainak megfelelő kiegészítésére/módosítására lehet szükség. A jelenlegi uniós jogi keret, a 996/2010/EU rendelet 16. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a biztonsági vizsgálatokat végző hatóságnak követnie kell a nemzetközi standardokat (szabványok) és az ajánlott eljárásokat, ami biztosítja a 13. függeléknek való megfelelést.

A fenti értékelés a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatától (ENCASIA) kapott észrevételek alapján készült. A hálózatot a 996/2010/EU rendelet 7. cikkének (1) bekezdése hozta létre, és az az eseményvizsgálatokat végző tagállami hatóságok vezetőiből és/vagy multimodális hatóság esetében az adott hatóság légiközlekedési ágának vezetőjéből vagy annak képviselőiből áll. Az ENCASIA 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 módosítások és azoknak a meglévő uniós szabályokkal való kapcsolata

A 13. függelék 19. módosítása

Az AN 6/1.2-22/85. sz. körlevélben említett javasolt módosítás a 996/2010/EU rendelet rendelkezéseire vonatkozik, és összhangban van az uniós joggal.

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 a 13. függelék (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) módosítása révén javítani kell a balesetek és repülőesemények vizsgálatát, ideértve a vonatkozó jelentések közzétételét is.

A javasolt változtatások kettős célt szolgálnak: Egyrészt megkönnyítik a tagállamok eseményvizsgálatot végző hatóságai által végzett vizsgálatokat azzal, hogy azonosítják a vizsgálandó távirányított légi járművekkel összefüggő események típusait, valamint oly módon, hogy – a vizsgálatot végző állam engedélyével – késedelem nélkül elérhetővé válnak a légi járművekbe beépített rögzített adatrögzítők adatai. A módosítás elismeri továbbá a nyilvánosság és a média megnövekedett elvárásait, így tehát azt is, hogy a nyilvánosság fokozottabb figyelmét kiváltó balesetek és repülőesemények vizsgálata során gyorsabban kell tájékoztatást nyújtani, valamint hogy a zárójelentéseket elektronikus formában kell terjeszteni. Végezetül, az új technológiák használata várhatóan lerövidíti a konzultációs időszakot, ami felgyorsítja a zárójelentés és a benne foglalt biztonsági ajánlások (ha vannak ilyenek) közzétételét, ez pedig előnyös lesz a repülésbiztonság szempontjából.

[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.).

A jelenlegi uniós jogi keret, a 996/2010/EU rendelet 16. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a biztonsági vizsgálatokat végző hatóságnak követnie kell a nemzetközi standardokat (szabványok) és az ajánlott eljárásokat, ami biztosítja a 13. függeléknek való megfelelést. Nincs szükség a 996/2010/EU rendelet módosítására vagy új jogalkotási aktus elfogadására. A 13. függelék 19. módosításának helyes végrehajtása az eseményvizsgálatot végző hatóságok jelenlegi munkaeljárásainak kiigazításával érhető el.

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 19. 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 19. 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. Általános elvek

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, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[3]. A fentiekben kifejtettek szerint a javasolt módosítás az uniós jog (azaz a 996/2010/EU rendelet) hatálya alá tartozik.

---

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.

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 előírja: *„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 fentiekben kifejtettek 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.

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. Általános elvek

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.

2024/0042 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 231. 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, az Unió pedig 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) 231. ülésszakán az ICAO Tanács várhatóan elfogadja a Chicagói Egyezmény 13. függelékének (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) 19. módosítását.

(5) A Chicagói Egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 19. módosítás fő célja, hogy a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatok magas szintű hatékonyságának, célszerűségének és kiváló minőségének biztosításával javítsa a repülésbiztonságot.

(6) A javasolt módosítások e célkitűzést úgy valósítják meg, hogy segítséget nyújtanak a tagállamok eseményvizsgálatokat végző hatóságainak a távirányítású légi járművekkel (RPAS) kapcsolatos vizsgálataikban, valamint haladéktalanul rendelkezésre bocsátják a légi járműveken elhelyezett adatrögzítőkről származó információkat és adatokat. A módosítás elismeri a nyilvánosság és a média tájékoztatásra vonatkozó elvárásait is, ezért tartalmaz olyan rendelkezéseket, amelyek szerint az eseményvizsgálatok során kellő időben tényszerű tájékoztatást kell nyújtani. Ezenkívül a modern technológiák alkalmazása elősegítheti a konzultációs időszak lerövidülését, és ezzel felgyorsíthatja a zárójelentés közzétételét. Végezetül a zárójelentések elektronikus formában történő küldése révén könnyebbé válik az ICAO központi adatbázisába történő feltöltésük.

(7) A 996/2010/EU rendelet[1] 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 megelőzésével kapcsolatos uniós szakpolitikák és szabályok kidolgozásának és végrehajtásának valamennyi vonatkozásával kapcsolatban – hozzájárult a 19. 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*) 19. 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 231. ülésszakán vagy az azt követő ülésszakok valamelyikén az Unió által a Chicagói Egyezmény 13. függelékét (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) érintő 19. 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 állam, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, vagy 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 tájékoztatja 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 19. 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.

(13) A szóban forgó álláspontot az Unió összes tagállamának kell képviselnie az Unió érdekében együttesen eljárva,

---

[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.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az ICAO Tanács 231. 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 szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól, az ICAO-t a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól 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