EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 19.2.2024
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 231. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) kavandatava muudatusega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist:

i) seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 231. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) kavandatava 19. muudatusega, ning

ii) seisukoht, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO teatab rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) 19. 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 36 konventsioonis osalevat riiki, kusjuures ICAO assamblee on valinud need riigid kolmeks aastaks. Ajavahemikul 2022–2025 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 lisa muudatus selle 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 riigid 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 pärast selle muutmist 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 kavandatud aktid ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

ICAO nõukogu kaalub eeldatavalt oma 231. istungjärgul või mõnel sellele järgneval istungjärgul, kas võtta vastu järgmised muudatused, ja võtab need vastu. Kavandatavad muudatused on järgmised:

– Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) 19. muudatus, millele on osutatud riikidele adresseeritud kirjas AN 6/1.2–22/85 ning mis tuleneb õnnetuste uurimiskomisjoni kuuendal koosolekul (AIGP/6) peetud aruteludest. See on seotud mehitamata õhusõidukite osas läbiviidavate uurimistega, uurimisteabe avaldamisega, ülemaailmse lennundushäirete ja -ohutuse süsteemi (GADSS) kasutamisega, lõpparuande konsultatsiooniperioodi lühendamisega ning kohustusega avaldada see aruanne elektroonilisel kujul.

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

Kavandatav muudatus hõlmab järgmisi valdkondi:

– mehitamata õhusõidukite osas läbiviidavate uurimiste puhul: mehitatud õhusõidukite ja kaugjuhitavate õhusõidukite eristamiseks selgitatakse asjaomases 13. lisas, milliseid kaugjuhitavate õhusõidukitega seotud juhtumite liike tuleb uurida. Lisaks tehakse muudatusega ettepanek selgitada asjaomases 13. lisas kaugjuhitavate õhusõidukitega seotud selliste juhtumite põhielemente, millele peaks vastutav uurija uurimise ajal juurdepääsu omama;

– uurimisasutustele antavate suuniste puhul: muudatusega tehakse ettepanek kaaluda vajaduse korral teabe avaldamist üldsuse tähelepanu all olevate õnnetuste ja intsidentide uurimise varases etapis ning avaldada hiljem ametlikum kirjalik esialgne aruanne;

– seoses õhusõidukile paigaldatud püsisalvestusseadmetest pärinevate salvestiste kättesaadavusega uurimise ajal: muudatusega nähakse ette, et sellised salvestised tuleb viivitamata kättesaadavaks teha, ja tagatakse, et neid ei avaldata ilma uurimist teostava riigi nõusolekuta;

– seoses lõpparuannete kavandite konsulteerimisperioodiga: muudatusega tehakse ettepanek lühendada praegust konsulteerimisperioodi 30 päevani, võimalusega pikendada seda perioodi 60 päevani.

– Lisaks tehakse muudatusega ettepanek suurendada teadlikkust lõpparuannete e-raamatukogust ja sedastatakse, et lõpparuanded esitatakse ICAO-le eelistatavalt elektroonilisel kujul.

Muudatust on plaanis kohaldama hakata alates 28. novembrist 2024, välja arvatud sätted, mis on seotud mehitamata õhusõidukitega seotud uurimistega, mida tuleks kohaldama hakata 26. novembril 2026.

Enamik kavandatud muudatustest on kooskõlas määruse (EL) nr 996/2010[1] sätetega, kuid määruse (EL) nr 996/2010 rakendamise tasandil võib olla vaja teha mõningaid kohandusi.

[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 35–50).

Eelkõige tuleb asjakohaselt täiendada või muuta ELi lennuõnnetuste uurimisorganite töökorda. Kehtiva ELi õigusraamistiku (määruse (EL) nr 996/2010) artikli 16 lõikes 4 on sätestatud, et lennuõnnetuste uurimisorgan järgib rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid, millega tagatakse vastavus rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisale.

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 kaasnevad ohutusalaseid uurimisi ning lennuõnnetuste ja intsidentide ennetamist käsitlevate liidu poliitikavaldkondade ja eeskirjade väljatöötamise ja rakendamisega.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Kavandatavad muudatused ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

Chicago konventsiooni 13. lisa 19. muudatus

Kavandatud muudatus, millele on osutatud riikidele adresseeritud kirjas AN 6/1.2–22/85, hõlmab määruse (EL) nr 996/2010 sätteid ja on kooskõlas liidu õigusega.

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

Kavandatud muudatusega soovitakse parandada lennundusohutust, tagades tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimise tõhususe, otstarbekuse ja kvaliteedi kõrge taseme, 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 asjakohaste aruannete avaldamist, milleks tuleb teha mõned muudatused Chicago konventsiooni 13. lisas (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine).

Kavandatud muudatustel on kaks eesmärki: ühest küljest soovitakse abistada liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganeid nende uurimistes, määrates kindlaks kaugjuhitavate õhusõidukitega toimunud intsidentide liigid, mida tuleb uurida, ning tehes viivitamata kättesaadavaks andmed õhusõidukitele paigaldatud statsionaarsetest salvestusseadmetest, mille puhul on nõutav uurimist läbiviiva riigi luba. Lisaks tunnistatakse muudatusettepanekus üldsuse ja meedia suurenenud ootusi ning seetõttu vajadust anda üldsuse suurema tähelepanu alla sattunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise käigus kiiremini teavet ning jagada asjakohaseid lõpparuandeid elektroonilisel kujul. Lisaks peaks uute tehnoloogiate kasutamine aitama lühendada konsultatsiooniperioodi, mis omakorda kiirendab lõpparuande ja selles sisalduvate ohutusalaste soovituste (kui neid on) avaldamist, tuues kasu lennundusohutusele.

Kehtiva ELi õigusraamistiku, st määruse (EL) nr 996/2010 artikli 16 lõikes 4 on sätestatud, et lennuõnnetuste uurimisorgan järgib rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid, millega tagatakse vastavus Chicago konventsiooni 13. lisale. Puudub ilmne vajadus muuta määrust (EL) nr 996/2010 või võtta vastu uus õigusakt. Kõnealuse 13. lisa kavandatud 19. muudatuse nõuetekohast rakendamist on võimalik saavutada lennuõnnetuste uurimisorganite praeguse töökorra kohandamisega.

Kõnealuse 19. 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 ohutusalaseid uurimisi.

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

Seega tingimusel, et ICAO nõukogu võtab Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) kavandatud 19. muudatuse ilma sisuliste muudatusteta vastu, 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: „Nõukogu 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, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[3]. Nagu eespool selgitatud, kuulub kavandatud muudatus liidu õiguse (st määruse (EL) nr 996/2010) kohaldamisalasse.

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. On sätestatud, et *artikli 54 punktis I nimetatud*

[2] Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta kohtuotsus 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.

lisade vastuvõtmiseks ICAO nõukogu poolt on vajalik ICAO nõukogu liikmete kahekolmandikuline häälteenamus selleks otstarbeks kokkukutsutud 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.

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.

2024/0042 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 231. istungjärgul seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) kavandatava 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 231. istungjärgul vastu võtta Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja-intsidentide uurimine) 19. muudatuse.

5) Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja intsidentide uurimine) 19. muudatuse peamine eesmärk on parandada lennundusohutust, tagades tsiviillennundusohutuse uurimiste tõhususe, otstarbekuse ja kvaliteedi.

6) Kavandatud muudatuste eesmärk on saavutada need eesmärgid, aidates liikmesriikide lennuõnnetuste uurimisorganeid kaugjuhitavate õhusõidukitega seotud uurimiste käigus ning tehes viivitamata kättesaadavaks õhusõidukitele paigaldatud salvestusseadmete teabe ja andmed. Muudatusettepanekus tunnistatakse ka üldsuse ja meedia ootusi, et neid teavitatakse, ning seetõttu sisaldab see sätteid õigeaegse faktilise teabe esitamise kohta ohutusalaste uurimiste käigus. Lisaks võib kaasaegse tehnoloogia kasutamine lihtsustada konsultatsiooniperioodi lühendamist, kiirendades seega lõpparuande avaldamist. Kokkuvõttes aitab lõpparuannete elektroonilisel kujul saatmine need üles laadida ICAO kesksesse andmebaasi.

7) Määruse (EL) nr 996/2010[1] artikliga 7 loodud tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik (ENCASIA), mille üks ülesanne on nõustada liidu

[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 35–50).

institutsioone ohutusalase uurimise ning lennuõnnetuste ja -intsidentide ennetamisega seotud liidu poliitika ja eeskirjade väljatöötamise ja rakendamise kõigis aspektides, on aidanud kaasa asjakohase 19. muudatusega seotud ettepaneku väljatöötamisele.

8) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, sest Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 19. 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 231. istungjärgul või mõnel sellele järgneval istungjärgul seoses Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) 19. muudatuse kavandatud 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 lisa muudatus selle 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) 19. 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.

13) Kõnealust seisukohta peaksid väljendama kõik liidu huvides ühiselt tegutsevad liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1) ICAO nõukogu 231. istungjärgul või mõnel hilisemal istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht on toetada Chicago konventsiooni 13. lisa (lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine) kavandatavat muudatust tervikuna.

(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) kavandatava 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 uutest standarditest ja soovituslikest tavadest kõrvale pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva, tuleks kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38 teatada ICAO-le erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega.

Juhul 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 liikmesriigid, kes tegutsevad ühiselt liidu huvides.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja