



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.2.2019 r.
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum
Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia
poprawki 17 do załącznika 13**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustanawiającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w związku z planowanym przyjęciem przez Radę ICAO podczas jej 216. sesji poprawki 17 do załącznika 13 do konwencji chicagowskiej.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja chicagowska, na mocy której utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami konwencji chicagowskiej.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego to wyspecjalizowana agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest rozwijanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, którego członkami jest 36 umawiających się państw wybranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W latach 2016-2019 w Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich UE.

Obowiązkowe funkcje Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, które określa się mianem załączników do konwencji chicagowskiej.

2.3. Planowany akt Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na swojej 216. sesji ma przyjąć poprawkę 17 do załącznika 13 do konwencji chicagowskiej, dotyczącą raportowania i terminowego badania wypadków i incydentów („planowany akt”).

Celem planowanego aktu jest wprowadzenie zmian w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej – Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych – w oparciu o zalecenia sformułowane w trakcie trzeciego posiedzenia panelu ds. badania wypadków (AIGP/3) oraz zalecenia przyjęte przez drugą konferencję wysokiego szczebla na temat bezpieczeństwa (HLSC2015). Zmiany wprowadzane poprawką dotyczą następujących zagadnień: terminowe badanie wypadków i poważnych incydentów oraz publikowanie raportu końcowego; definicja „pełnomocnego przedstawiciela”; dostosowanie przepisów dotyczących powiadamiania oraz dotyczących rozpowszechniania raportów końcowych; ułatwienia w przekraczaniu granic przez osoby prowadzące badanie; prawa i uprawnienia eksperta; zapoznanie się z projektami zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; wykaz przykładów poważnych incydentów; oraz przekazanie prowadzenia badania.

Proponowana poprawka do załącznika 13 ma stać się skuteczna w lipcu 2019 r. i zacząć obowiązywać od dnia 5 listopada 2020 r.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Główne zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Główna zmiana wprowadzana we wniosku w sprawie poprawki 17 do załącznika 13 („wniosek”) dotyczy „terminowego badania wypadków i poważnych incydentów oraz publikowania raportu końcowego”. Opiera się ona na zaleceniu drugiej konferencji wysokiego szczebla poświęconej bezpieczeństwu (HLSC2015). Odnotowano wypadki, gdy państwo miejsca zdarzenia nie przeprowadziło badania lub nie zgodziło się na jego przekazanie, podczas gdy państwo operatora lub państwo producenta/projektu uznało, że przeprowadzenie badania zdarzenia jest konieczne. Należy zauważyć, że istnieją normy i zalecane metody postępowania (SARPs), które uprawniają państwo miejsca zdarzenia do przekazania prowadzenia badania, ale nie istnieją żadne SARPs ani inne kryteria, które uprawniałyby państwa do ubiegania się o przekazanie prowadzenia badania. HLSC2015 uznała, że niektóre badania mogą nie zostać przeprowadzone przez państwo miejsca zdarzenia i zaleciła, aby ICAO dokonała przeglądu odpowiednich przepisów załącznika 13, z należyтым uwzględnieniem sytuacji, w których państwo miejsca zdarzenia nie przeprowadza badania zalecanego w załączniku 13, i nie zamierza przekazać prowadzenia badania innemu państwu. Przypomina się, że na państwie miejsca zdarzenia spoczywają obowiązki w zakresie badania, o których mowa w załączniku 13; powyższy wniosek miałby zastosowanie, w razie gdyby nie wywiązywano się z powyższych obowiązków, co mogłoby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo.

Proponowane „zalecane metody postępowania”¹ dotyczą sytuacji, gdy państwo, które zgodnie z załącznikiem 13 jest odpowiedzialne za prowadzenie badania (w zależności od przypadku – państwo miejsca zdarzenia lub miejsca rejestracji) nie wypełnia swoich obowiązków. Inne państwa, jak określono, mogą następnie „zwrócić się z prośbą” o przekazanie prowadzenia badania. Jeżeli państwo odpowiedzialne nie podejmie żadnych działań wymaganych w załączniku 13, w zaleceniach stwierdza się, że państwo, które zwraca się z prośbą, „powinno wszcząć i przeprowadzić badanie, opierając się na dostępnych informacjach”. Jeżeli jednak państwo miejsca zdarzenia odrzuca prośbę o przekazanie prowadzenia badania, co jest jednym z możliwych wyników, państwo zwracające się z prośbą o przekazanie nie przeprowadza badania.

Problem, który leży u podstaw tej zmiany, w normalnych okolicznościach nie powinien wystąpić między państwami członkowskimi Unii. W art. 5 rozporządzenia (UE) nr 996/2010 ustanowiono obowiązki w zakresie przeprowadzenia badania i zdefiniowano zakres badania zdarzenia lotniczego, a także określono, które państwo członkowskie jest odpowiedzialne za badanie w zależności od przypadku. Niewywiązanie się z tych obowiązków przez państwo członkowskie stanowiłoby naruszenie prawa Unii, a Komisja byłaby uprawniona do wszczęcia postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Jeżeli jednak proponowana poprawka zostałaby przyjęta, niewywiązanie się państwa członkowskiego ze swoich obowiązków w zakresie przeprowadzenia badania (wynikających z rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i z załącznika 13 do konwencji chicagowskiej) mogłoby spowodować podjęcie działań, w zależności od przypadku, zgodnie z nowymi pkt 5.1.3 lub 5.3.2 załącznika 13.

Inny temat dotyczący terminowego badania odnosi się do opóźnionego publikowania raportów końcowych oraz sytuacji, gdy raport końcowy nie został w ogóle opublikowany. Jak wynika z przeglądu 1 157 wypadków śmiertelnych dotyczących samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) przekraczającej 5 700 kg, do których doszło w latach 1990–2016, 59 % raportów końcowych nie zostało podanych do wiadomości

¹ Zasady te mają być włączone do załącznika 13 do konwencji chicagowskiej w pkt 5.1.3 i 5.3.2.

publicznej. Brak tych raportów końcowych stanowi poważny problem, ponieważ nie udostępniono istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, co uniemożliwia wdrożenia działań w zakresie bezpieczeństwa. W niektórych przypadkach państwa, które uczestniczyły w takich badaniach, zdawały sobie sprawę z określonych kwestii bezpieczeństwa, ale nie mogły rozpowszechniać odpowiednich informacji, ponieważ odpowiedzialność za publikowanie informacji w postaci raportu końcowego lub oświadczenia tymczasowego spoczywała na państwie prowadzącym badanie.

W związku z tym proponowane „zalecane metody postępowania”² „uprawnialyby” państwa uczestniczące w badaniu do zwrócenia się o zgodę na wydanie oświadczenia zawierającego kwestie bezpieczeństwa, jeżeli państwo prowadzące badanie nie opublikowałoby w rozsądnym terminie sprawozdania końcowego lub sprawozdania tymczasowego. Tego rodzaju mechanizm nie został uwzględniony w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010, ale nie jest on też konieczny (por. opisana powyżej argumentacja dotycząca przekazania).

Należy zauważyć, że dwa powyższe zagadnienia, przedstawione jako „zalecane metody postępowania”, zmieniają stan prawny w danym obszarze, w tym sensie, że wpływają one na wynikający z wcześniejszych norm podział zadań między państwami ICAO.

Dalsze obszary, w których panel ds. badania wypadków (AIGP/3) zalecił wprowadzenie zmian w ramach wniosku dotyczącego poprawki 17 do załącznika 13: definicja „pełnomocnego przedstawiciela”; dostosowanie przepisów dotyczących powiadamiania oraz dotyczących rozpowszechniania raportów końcowych; ułatwienia w przekraczaniu granic przez osoby prowadzące badanie; prawa i uprawnienia eksperta; zapoznanie się z projektami zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; wykaz przykładów poważnych incydentów; oraz przekazanie prowadzenia badania.

Jeżeli chodzi o zmianę definicji „pełnomocnego przedstawiciela”, proponowany tekst jest zgodny z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 996/2010, w którym zdefiniowano „pełnomocnego przedstawiciela”, zastrzegając, że ma on być wyznaczonym przez państwo członkowskie przedstawicielem organu ds. badania zdarzeń lotniczych. Wszystkie państwa członkowskie Unii ustanowiły stały i niezależny organ ds. badania zdarzeń lotniczych.

W odniesieniu do dostosowania przepisów dotyczących powiadamiania oraz rozpowszechniania raportów końcowych proponowane zmiany dostosowują różne przepisy załącznika 13 do pozostałej treści załącznika. Wpływ tych zmian na przepisy unijne należałoby poddać ocenie i w razie potrzeby powiadomić o różnicy.

Proponowana zmiana uwagi 2 do pkt 5.24 w sprawie „ułatwienia w przekraczaniu granic przez osoby prowadzące badanie” ma na celu przypomnienie państwom członkowskim, że wcześniejsze zawarcie porozumień między organami ds. badania zdarzeń lotniczych a organami celnymi w danym państwie może przyspieszyć przekroczenie granicy przez personel biorący udział w badaniu oraz sprzęt w nim wykorzystywany. Do realizacji tego celu przyczynia się art. 12 rozporządzenia (UE) nr 996/2010, wprowadzający obowiązek zawierania wcześniejszych porozumień z innymi organami, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, aby umożliwić rzetelne i sprawne prowadzenie badań technicznych.

Aby uniknąć potencjalnego mylenia praw i uprawnień eksperta z prawami i uprawnieniami pełnomocnego przedstawiciela, proponuje się usunięcie słowa „uczestnictwo” z pkt 5.27, ponieważ takie samo sformułowanie występuje w pkt 5.18 i 5.23, w których określa się, że państwa uczestniczące w badaniu mają prawo do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela

² Zasady te mają być włączone do załącznika 13 do konwencji chicagowskiej w pkt 6.6.1.

do udziału w badaniu. Wpływ tych zmian na przepisy unijne należałoby poddać ocenie i w razie potrzeby powiadomić o różnicy.

Proponowana uwaga do pkt 6.8 ma na celu poinformowanie państwa prowadzącego badanie o możliwości skoordynowania projektów zaleceń dotyczących bezpieczeństwa z państwami, które uczestniczyły w badaniu. Tekst ten jest zgodny z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 996/2010, zgodnie z którym unijne organy ds. badania zdarzeń lotniczych na dowolnym etapie badania zdarzenia lotniczego przekazują – po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji z właściwymi stronami – wszelkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które uważają za konieczne.

Proponowane zmiany w załączniku C „Wykaz przykładów poważnych incydentów” mają pomóc organom ds. badania zdarzeń lotniczych w ocenie, czy zdarzenie jest wypadkiem, poważnym incydentem czy tylko incydentem. Wykaz ten nie jest wyczerpujący i w przyszłości będzie ewoluować, aby uwzględnić nowe zagrożenia, takie jak bezzałogowe statki powietrzne lub naruszenia cyberbezpieczeństwa. Zawiera on również krótkie wytyczne dla organów ds. badania zdarzeń lotniczych dotyczące stosowania podejścia opartego na analizie ryzyka przy określaniu, czy dany incydent był poważnym incydentem. Proponuje się włączenie do załącznika C uproszczonej wersji matrycy klasyfikacji ryzyka zdarzenia (ERC) z Aviation Risk Management Solutions (ARMS).

Załącznik do rozporządzenia (UE) nr 996/2010 pt. „Wykaz przykładów poważnych incydentów” zawiera typowe przykłady incydentów, które prawdopodobnie były poważnymi incydentami. Wykaz ten nie jest wyczerpujący i służy jedynie jako wskazówka przy definiowaniu „poważnego incydentu”. W związku z tym Unia z zadowoleniem przyjmuje każdą inicjatywę, która może pomóc w zharmonizowanym określeniu, czym jest poważny incydent. Zaproponowane uzupełnienia nie pokrywają się z odpowiednimi pozycjami w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 996/2010. Wydaje się jednak, że są one rozsądne i opierają się na takich samych założeniach, co pozycje już uwzględnione w wykazie. Jeżeli jedna z tych pozycji lub większa ich liczba staną się źródłem problemów, można będzie powiadomić o różnicach na późniejszym etapie.

Proponowana zmiana załącznika F „Umowy o przekazaniu prowadzenia badania” odnosi się do umów o pełnym lub częściowym przekazaniu prowadzenia badania zdarzenia lotniczego. Wniosek ten odzwierciedla znaczenie rozróżnienia między instytucją i prowadzeniem badania a obowiązkami państwa, któremu prowadzenie badania jest przekazywane. Wprowadza on możliwość przekazania prowadzenia badania regionalnej organizacji badającej wypadki (RAIO).

W rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 zagadnień tych dotyczy szereg artykułów. Art. 6 dotyczy współpracy między organami ds. badania zdarzeń lotniczych, a także daje organowi ds. badania zdarzeń lotniczych możliwość przekazania – za obopólną zgodą – zadania przeprowadzenia badania wypadku lub poważnego incydentu innemu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych. Art. 7 ustanawia Europejską Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych (ENCASIA), wspieraną przez Komisję Europejską, której jednym z celów jest udzielenie, na wniosek organów ds. badania zdarzeń lotniczych do celów stosowania art. 6, odpowiedniej pomocy, w tym przedstawienie wykazu inspektorów, wyposażenia i zasobów dostępnych w innych państwach członkowskich, mogących ewentualnie pomóc organom ds. badania zdarzeń lotniczych, które prowadzą badanie. Należy zauważyć, że ENCASIA figuruje już w rejestrze ICAO jako RAIO. Rozporządzenie (UE) nr 996/2010 nie umożliwia jednak organom ds. badania zdarzeń lotniczych przekazania prowadzenia badania na rzecz RAIO (ENCASIA).

3.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

Proponowanym stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest poparcie przyjęcia poprawki w całości.

Prawdą jest, że obok przypadków, w których prawodawstwo Unii jest już zgodne ze zmianami proponowanymi w poprawce 17, istnieje kilka punktów, w których brak jest takiej harmonizacji lub nie jest ona pewna.

Istnieją jednak istotne argumenty przemawiające za poparciem tej poprawki w całości, przy czym należy pamiętać, że decyzję dotyczącą tego, czy wprowadzić zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 w odniesieniu do pewnych szczegółowych kwestii, czy powiadomić o różnicach zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej, można podjąć w późniejszym terminie.

Pierwszym argumentem uzasadniającym poparcie omawianej poprawki jest fakt, że jest ona wynikiem międzynarodowego porozumienia osiągniętego przez ekspertów reprezentujących szerokie spektrum państw członkowskich ICAO, w tym kilku ekspertów z państw członkowskich Unii Europejskiej. Wspólnym celem różnych elementów poprawki jest poprawa międzynarodowego systemu badania wypadków i incydentów lotniczych. Stanowisko, zgodnie z którym państwa członkowskie Unii nie poparłyby proponowanej poprawki, mogłoby naruszyć międzynarodowe wysiłki w tym zakresie. Po drugie poprawkę 17 należy poprzeć jako całość, ponieważ wprowadza ona szereg wzajemnie powiązanych ze sobą zmian. Decyzja o poparciu tylko niektórych części poprawki 17 spowodowałaby naruszenie wewnętrznej logiki proponowanych zmian, stwarzając ryzyko dalszych rozbieżności w przepisach zawartych w załączniku 13. Należy także zauważyć, że o ile europejskie ramy prawne w dziedzinie badania zdarzeń w lotnictwie można uznać za kompleksowe i skuteczne, to w wielu innych państwach członkowskich ICAO sytuacja jest inna.

Jak już wspomniano, powyższe argumenty pozostają bez wpływu na późniejszą ocenę, czy Unia powinna zmienić swoje własne zasady czy podjąć decyzję o powiadomieniu o różnicach. W obu przypadkach niezbędną inicjatywę podejmie Komisja. W szczególności, jeżeli Komisja uzna, że istnieje potrzeba powiadomienia o różnicy, złoży odpowiedni wniosek dotyczący decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy³.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na podstawie przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁴.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszym przypadku

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Akt, który ma zostać przyjęty przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, stanowi akt wywołujący skutki prawne. Planowany akt ma skutki prawne, ponieważ zmienia szereg norm, które mogą doprowadzić do powstania wiążącego zobowiązania prawnego na mocy prawa międzynarodowego.

Ponadto w poprawce wprowadza się szereg zmian określonych jako „zalecenia”. Pomimo tego określenia, „zalecenia” powodują zmianę sytuacji prawnej, jaka istniała w ramach wcześniejszych norm.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma być zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszym przypadku

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014: 2258, pkt 61–64.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do przyjęcia poprawki 17 do załącznika 13

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwana dalej „konwencją chicagowską”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania.
- (4) Podczas 216. sesji Rady ICAO, która rozpoczęła się w dniu 14 lutego 2019 r., przyjęto poprawkę 17 do załącznika 13 do konwencji chicagowskiej dotyczącą raportowania i terminowego badania wypadków i incydentów.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ proponowana poprawka ma moc prawną i może, w całości lub częściowo, wywrzeć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010⁵.
- (6) Celem poprawki jest wprowadzenie zmian dotyczących: terminowego badania wypadków i poważnych incydentów oraz publikowania raportu końcowego; definicji „pełnomocnego przedstawiciela”; dostosowania przepisów dotyczących powiadamiania oraz dotyczących rozpowszechniania raportów końcowych; ułatwień w przekraczaniu granic przez osoby prowadzące badanie; praw i uprawnień eksperta; zapoznania się z projektami zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; wykazu przykładów poważnych incydentów; oraz przekazania prowadzenia badania.
- (7) Unia zdecydowanie popiera opisane wyżej wysiłki ICAO na rzecz poprawy bezpieczeństwa lotniczego dzięki zapewnieniu wysokiego poziomu skuteczności, staranności i jakości badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

- (8) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 216. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”), polega na poparciu proponowanej poprawki 17 do załącznika 13 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) bez uszczerbku dla prawa do powiadomienia o różnicach zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*