



Briuselis, 2019 02 04
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

**dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės
aviacijos organizacijos taryboje, dėl 13 priedo 17 pakeitimo priėmimo**

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas susijęs su sprendimu, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) taryboje, atsižvelgiant į tai, kad ICAO taryba savo 216-ajame posėdyje ketina priimti Čikagos konvencijos 13 priedo 17 pakeitimą.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija

Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija) siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Čikagos konvencija įsigaliojo 1947 m. balandžio 4 d. ir ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

Visos ES valstybės narės yra Čikagos konvencijos Šalys.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra. Organizacijos tikslai ir uždaviniai – plėtoti tarptautinės oro navigacijos principus bei metodus ir skatinti tarptautinio oro susisiekimo planavimą bei plėtrą.

ICAO taryba yra nuolatinis ICAO organas, sudarytas iš 36 susitariančiųjų valstybių, kurias ICAO asamblėja išrenka trejų metų laikotarpiui. 2016–2019 m. laikotarpiu į ICAO tarybą yra išrinktos septynios ES valstybės narės.

Čikagos konvencijos 54 straipsnyje išvardytos privalomos ICAO tarybos funkcijos – tvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką, kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus.

2.3. Numatomas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos aktas

216-ajame posėdyje Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryba turi priimti Čikagos konvencijos 13 priedo 17 pakeitimą dėl pranešimo apie avarijas bei incidentus ir jų tyrimo savalaikiškumo (toliau – numatomas aktas).

Numatomo akto tikslas – iš dalies pakeisti Čikagos konvencijos 13 priedą „*Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas*“, remiantis per trečiąją Avarijų tyrimo grupės (AIGP/3) posėdį priimtomis rekomendacijomis ir Antrosios aukšto lygio saugos konferencijos (HLSC2015) rekomendacija. Į pakeitimą įtraukti pokyčiai yra susiję su avarijų ir pavojingų incidentų tyrimo savalaikiškumu ir galutinės ataskaitos skelbimu, „įgaliotojo atstovo“ apibrėžtimi, pranešimus ir galutinių ataskaitų sklaidą reglamentuojančių nuostatų derinimu, tyrėjų atvykimo palengvinimu, ekspertų teisėmis ir privilegijomis, galimybe susipažinti su saugos rekomendacijų projektais, pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašu ir tyrimo perdavimu.

Siūlomas 13 priedo pakeitimas turėtų įsigalioti 2019 m. liepos mėn. ir turėtų būti taikomas nuo 2020 m. lapkričio 5 d.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Pagrindiniai pokyčiai ir jų ryšys su galiojančiomis Sąjungos taisyklėmis

Pagrindinis 13 priedo 17 pakeitimo pasiūlyme (toliau – pasiūlymas) numatytas pokytis yra susijęs su avarijų ir pavojingų incidentų tyrimo savalaikiškumu ir galutinės ataskaitos skelbimu. Jis pagrįstas Antrosios aukšto lygio saugos konferencijos (HLSC2015)

rekomendacija. Yra pasitaikę atvejų, kai, įvykus avarijai, įvykio vietos valstybė neatliko tyrimo arba nesutiko jo perduoti, nors naudotojo valstybė arba gamybos / projektavimo valstybė manė, kad įvykį reikėjo ištirti. Reikia pažymėti, kad pagal kai kuriuos standartus ir rekomenduojamą praktiką įvykio vietos valstybė turi teisę perduoti tyrimą, tačiau standartų ir rekomenduojamos praktikos ar kitokių kriterijų, pagal kuriuos valstybės turėtų teisę prašyti, kad tyrimas būtų perduotas, nėra. Antrojoje aukšto lygio saugos konferencijoje nuspręsta, kad yra atvejų, kuriais įvykio vietos valstybė tyrimų neatlieka, ir Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai rekomenduota, tinkamai atsižvelgiant į atvejus, kuriais įvykio vietos valstybė neatlieka 13 priede numatyto tyrimo ir neketina perduoti tyrimo kitai valstybei, peržiūrėti atitinkamas 13 priedo nuostatas. Primenama, kad įvykio vietos valstybė pagal 13 priedą privalo laikytis įsipareigojimo atlikti tyrimą; jei ji tokio įsipareigojimo nesilaikytų ir dėl to kiltų pavojus saugai, būtų taikomas pasiūlymas.

Siūloma rekomenduojama praktika¹ yra susijusi su atvejais, kuriais pagal 13 priedą už tyrimą atsakinga valstybė narė (atitinkamai, įvykio vietos valstybė arba registracijos valstybė) nevykdo savo įsipareigojimų. Kitos nustatytos valstybės tuomet galėtų prašyti, kad joms būtų perduotas tyrimas. Jeigu atsakinga valstybė pagal 13 priedą nesiimtų veiksmų, prašančioji valstybė, kaip nurodyta rekomendacijose, „turėtų pradėti ir vykdyti tyrimą remdamasi prieinama informacija“. Jei įvykio vietos valstybė atsisakytų patenkinti prašymą perduoti tyrimą (tokia baigtis yra įmanoma), prašančioji valstybė tyrimo nevykdytų.

Problema, dėl kurios siūlomas toks pokytis, tarp Sąjungos valstybių narių paprastai iškilti neturėtų. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsnyje įtvirtintos pareigos atlikti tyrimus ir nustatyti saugos tyrimų apimtį, taip pat nurodoma, kuri valstybė narė konkrečiu atveju turi atlikti tyrimą. Jei valstybė narė nesilaikytų šios pareigos, tai būtų laikoma Sąjungos teisės pažeidimu, o Komisija turėtų teisę pradėti pažeidimo tyrimo procedūrą. Tačiau, jei siūlomas pakeitimas būtų priimtas, dėl valstybei narei tenkančios pareigos atlikti tyrimą (t. y. pagal Reglamentą (ES) Nr. 996/2010 ir Čikagos konvencijos 13 priedą) nevykdymo, priklausomai nuo konkretaus atvejo, pagal naujus 13 priedo 5.1.3 ir 5.3.2 punktus galėtų būti imamasi veiksmų.

Kitas su tyrimų savalaikiškumu susijęs aspektas yra galutinių ataskaitų vėlyvas skelbimas arba neskelbimas. Peržiūrėjus duomenis apie 1990–2016 m. įvykusias 1 157 orlaivių, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, avarijas, per kurias žuvo žmonių, nustatyta, kad 59 proc. galutinių ataskaitų nebuvo pavišintos. Tai, kad su šiomis galutinėmis ataskaitomis negalima susipažinti, yra didelė problema, nes neįmanoma gauti su sauga susijusios informacijos, kuri reikalinga taikant saugos priemones. Kai kuriais atvejais valstybės, dalyvavusios atliekant tuos tyrimus, žinojo apie saugos problemas, tačiau negalėjo tos informacijos atskleisti, nes už informacijos pateikimą galutinėje ataskaitoje arba tarpiniame pranešime buvo atsakinga tyrimą atliekanti valstybė.

Todėl pagal siūlomą rekomenduojamą praktiką² tuo atveju, kai tyrimą atliekanti valstybė galutinės ataskaitos arba tarpinio pranešimo nepaskelbtų per pagrįstą laikotarpį, tyrime dalyvaujančios valstybės turėtų teisę prašyti sutikimo paskelbti pranešimą, kuriame būtų nurodytos saugos problemos. Tokio pobūdžio mechanizmas Reglamente (ES) Nr. 996/2010 nenumatytas ir nėra būtinas (žr. pirmiau pateiktą argumentą dėl tyrimo perdavimo).

Reikėtų pažymėti, kad minėtieji du elementai, įvardijami kaip „rekomenduojama praktika“, keičia šios srities teisinę padėtį: jie daro poveikį dabar galiojančiais standartais grindžiamam užduočių paskirstymui tarp ICAO valstybių.

¹ Bus įtraukta į Čikagos konvencijos 13 priedą kaip 5.1.3 ir 5.3.2 punktai.

² Bus įtraukta į Čikagos konvencijos 13 priedą kaip 6.6.1 punktas.

Avarijų tyrimo grupė (AIGP/3) taip pat rekomendavo atlikti su toliau nurodytais aspektais susijusius pokyčius (jie įtraukti į 13 priedo 17 pakeitimo pasiūlymą): „įgaliotojo atstovo“ apibrėžtimi, pranešimus ir galutinių ataskaitų sklaidą reglamentuojančių nuostatų derinimu, tyrėjų atvykimo palengvinimu, ekspertų teisėmis ir privilegijomis, galimybe susipažinti su saugos rekomendacijų projektais, pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašu ir tyrimo perdavimu.

Dėl „įgaliotojo atstovo“ apibrėžties pakeitimo pažymėtina, kad siūlomas tekstas atitinka Reglamento (ES) Nr. 996/2010 2 straipsnio 2 dalį, kurioje apibrėžiamas „įgaliotasis atstovas“ ir nurodoma, kad valstybės narės paskirtas įgaliotasis atstovas turi būti saugos tyrimų institucijos darbuotojas. Visos Sąjungos valstybės narės yra įsisteigusios nuolatinę ir nepriklausomą aviacijos tyrimų instituciją.

Dėl pranešimus ir galutinių ataskaitų sklaidą reglamentuojančių nuostatų derinimo pažymėtina, kad siūlomais pakeitimais įvairios 13 priedo nuostatos suderinamos su likusios priedo dalies nuostatomis. Šių pokyčių poveikis Sąjungos taisyklėms turėtų būti įvertintas ir, prireikus, apie skirtumus galėtų būti pranešta.

Siūlomu 5.24 straipsnio 2 pastabos, susijusios su tyrėjų atvykimo palengvinimu, pakeitimu valstybėms narėms siekiama priminti, kad avarijos tyrimo institucijų ir valstybės muitinės išankstiniai susitarimai gali padėti paspartinti tyrėjų atvykimą ir įrangos įvežimą. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 12 straipsniu prie šio tikslo įgyvendinimo prisidedama numatant išankstinius susitarimus, kurie turėtų būti sudaromi su kitomis institucijomis, galinčiomis dalyvauti su saugos tyrimu susijusioje veikloje; taip siekiama sudaryti sąlygas atlikti techninį tyrimą kruopščiai ir veiksmingai.

Siekiant išvengti galimos painiavos, susijusios su ekspertų ir įgaliotųjų atstovų teisėmis ir privilegijomis, siūloma iš 5.27 punkto pavadinimo išbraukti žodį „dalyvavimas“, nes jis panašus į 5.18 ir 5.23 punktų, pagal kuriuos dalyvaujančios valstybės turi teisę paskirti įgaliotuosius atstovus tyrimui atlikti, pavadinimus. Šių pokyčių poveikis Sąjungos taisyklėms turėtų būti įvertintas ir, prireikus, apie skirtumus galėtų būti pranešta.

Siūloma 6.8 straipsnio pastaba siekiama tyrimą atliekančią valstybę informuoti apie galimybę koordinuoti saugos rekomendacijų projektų rengimą su tyrime dalyvavusiomis valstybėmis. Šis tekstas dera su Reglamento (ES) Nr. 996/2010 17 straipsniu, pagal kurį bet kuriame saugos tyrimo etape Sąjungos aviacijos avarijų tyrimo institucijos, tinkamai pasikonsultavusios su atitinkamomis šalimis, siunčia visas, jų manymu, būtinas saugos rekomendacijas.

Siūlomais C priedėlio „Pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašas“ pakeitimais siekiama padėti aviacijos tyrimų institucijoms įvertinti, ar įvykis turi būti laikomas avarija, pavojingu incidentu ar paprastu incidentu. Sąrašas nėra išsamus ir ateityje bus keičiamas atsižvelgiant į naujus pavojus, tokius kaip bepiločiai orlaiviai arba kibernetinio saugumo pažeidimai. Jame taip pat pateikiamos trumpos aviacijos avarijų tyrimo institucijoms skirtos gairės, kaip taikyti rizika grindžiamą analizę tais atvejais, kai reikia nustatyti, ar incidentas laikytinas pavojingu incidentu. Į C priedėlį siūloma įtraukti supaprastintą aviacijos rizikos valdymo sprendimų (angl. *Aviation Risk Management Solutions*, ARMS) įvykių rizikos klasifikavimo lentelę.

Reglamento (ES) Nr. 996/2010 priede „Pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašas“ pateikiami tipiniai incidentų, kurie gali būti laikomi pavojingais, pavyzdžiai. Sąrašas nėra baigtinis ir yra skirtas tik terminui „pavojingas incidentas“ paaiškinti. Apskritai, Sąjunga palankiai vertina bet kokią iniciatyvą, kuri galėtų padėti suvienodinti pavojingų incidentų sampratą. Siūlomi papildomi įrašai neturi atitikmenų Reglamento (ES) Nr. 996/2010 priede. Tačiau jie atrodo pagrįsti ir atitinka į sąrašą jau įtrauktų elementų pobūdį. Jeigu dėl vieno ar kelių tokių elementų kiltų problemų, apie skirtumus dar būtų galima pranešti vėliau.

Siūlomas F priedėlio „Susitarimai dėl tyrimo perdavimo“ pakeitimas susijęs su susitarimais dėl viso saugos tyrimo arba jo dalies perdavimo. Šiuo pasiūlymu atkreipiamas dėmesys į tai, kad tyrimo inicijavimą ir vykdymą svarbu skirti nuo valstybei, kuriai tyrimas perduodamas, tenkančių pareigų. Juo numatoma galimybė perduoti tyrimą regioninei avarijų ir incidentų tyrimo organizacijai.

Reglamente (ES) Nr. 996/2010 yra keletas straipsnių, susijusių su šia sritimi. 6 straipsniu, kuris susijęs su saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimu, saugos tyrimų institucijai, remiantis bendru sutarimu, suteikiama galimybė perduoti avarijos ar pavojingo incidento tyrimą kitai saugos tyrimų institucijai. 7 straipsniu sukuriamas Europos Komisijos remiamas Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas (ENCASIA), kurio vienas iš tikslų – Europos saugos tyrimų institucijoms paprašius, remiantis 6 straipsniu, teikti deramą pagalbą, kuri apima kitoje valstybėje narėje turimų tyrėjų, įrangos ir gebėjimų, kurie gali padėti tyrimą vykdančiai institucijai, sąrašų teikimą ir kt. Pažymėtina, kad ENCASIA jau įtrauktas į ICAO registrą kaip regioninė avarijų ir incidentų tyrimo organizacija. Tačiau pagal Reglamentą (ES) Nr. 996/2010 saugos tyrimų institucija negali perduoti tyrimo regioninei avarijų ir incidentų tyrimo organizacijai (ENCASIA).

3.2. Pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu

Siūloma pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, yra pritarti visam siūlomam pakeitimui.

Nors kai kurie 17 pakeitime siūlomi pokyčiai dera su Sąjungos teisės aktais, kiti arba nedera, arba dėl jų derėjimo trūksta užtikrintumo.

Tačiau yra svarbių argumentų pritarti pateiktam pakeitimui, atsižvelgiant į tai, kad nuspręsti, ar kai kurios Reglamento (ES) Nr. 996/2010 nuostatos turėtų būti iš dalies pakeistos ir (arba) ar apie skirtumus turėtų būti pranešta pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį, dar bus įmanoma vėliau.

Pirma priežastis, dėl kurios reikia pritarti pakeitimui, yra ta, kad jis yra grindžiamas tarptautinio masto visuotiniu įvairių ICAO valstybių narių ekspertų, įskaitant Europos Sąjungos valstybių narių ekspertus, sutarimu. Bendras įvairių pakeitimo elementų tikslas – pagerinti tarptautinę orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo sistemą. Pozicija, pagal kurią Sąjungos valstybės narės nepitaria siūlomam pakeitimui, galėtų sukliudyti siekti to tikslo tarptautiniu mastu. Antra, labai svarbu, kad būtų pritarta visiems 17 pakeitimo elementams, nes tuo pakeitimu siūlomi pokyčiai yra tarpusavyje susiję. Jei būtų nuspręsta pritarti tik kai kuriems 17 pakeitimo elementams, būtų iškreipta vidinė loginė siūlomo pakeitimo sąranga ir kiltų pavojus, kad 13 priede pateiktų taisyklių darna būtų dar labiau pažeista. Pagaliau, pažymėtina, kad Europos aviacijos saugos tyrimų teisinė sistema gali būti laikoma visapusiška ir veiksminga, tačiau kai kuriose kitose ICAO valstybėse padėtis yra priešinga.

Kaip jau minėta, tai, kas išdėstyta pirmiau, nedaro poveikio vėlesniam vertinimui, siekiant išsiaiškinti, ar Sąjunga turėtų iš dalies pakeisti savo taisykles ir (arba) nuspręsti pranešti apie skirtumus. Bet kuriuo atveju Komisija imtųsi reikiamų iniciatyvų. Visų pirma, jei Komisija manytų, kad būtina pranešti apie skirtumus, ji pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį pateiktų atitinkamą sprendimo pasiūlymą.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „*nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą*“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis³.

Sąvoka „*teisinę galią turintys aktai*“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „*gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį*“⁴.

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija yra susitarimu, t. y. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, įsteigtas organas.

Aktas, kurį turi priimti Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, yra teisinę galią turintis aktas. Numatomas aktas turi teisinį poveikį, nes jis pakeičia keletą standartų, kuriais gali būti nustatyta privaloma teisinė prievolė pagal tarptautinę teisę.

Be to, pakeitime numatyti tam tikri pokyčiai, įvardijami kaip „rekomendacijos“. Nepaisant pavadinimo, šios rekomendacijos yra tokio pobūdžio, dėl kurio keičiasi pagal galiojančius standartus egzistuojanti teisinė padėtis.

Numatomu aktu Susitarimo institutinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su bendrąja transporto politika.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis.

³ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo Vokietija prieš Tarybą, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

⁴ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo Vokietija prieš Tarybą, C-399/12, ECLI:EU:C:2014: 2258, 61–64 punktai.

4.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taryboje, dėl 13 priedo 17 pakeitimo priėmimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kuria reguliuojamas tarptautinis oro susisiekimas. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);
- (2) valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o Sąjunga turi stebėtojos statusą tam tikruose ICAO organuose;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnį ICAO taryba turi priimti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką;
- (4) per savo 216-ąjį posėdį, kuris prasidės 2019 m. vasario 14 d., ICAO taryba turi priimti Čikagos konvencijos 13 priedo 17 pakeitimą dėl pranešimų apie avarijas bei incidentus ir jų tyrimo savalaikiškumą;
- (5) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi ICAO taryboje, nes siūlomas pakeitimas turi teisinę galią ir visas arba jo dalis gali stipriai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010⁵, turinį;
- (6) šiuo pakeitimu siekiama atlikti pokyčius, susijusius su avarijų ir pavojingų incidentų tyrimo savalaikiškumu ir galutinės ataskaitos skelbimu, „įgaliotojo atstovo“ apibrėžtimi, pranešimus ir galutinių ataskaitų sklaidą reglamentuojančių nuostatų derinimu, tyrėjų atvykimo palengvinimu, ekspertų teisėmis ir privilegijomis, galimybe susipažinti su saugos rekomendacijų projektais, pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašų ir tyrimo perdavimu;
- (7) Sąjunga tvirtai remia šias ICAO pastangas gerinti aviacijos saugą užtikrinant aukšto lygio civilinės aviacijos saugos tyrimų efektyvumą, operatyvumą ir kokybę;
- (8) Sąjungos poziciją turi pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės,

⁵ 2010 m. spalio 20 d. Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) tarybos 216-ajame posėdyje, yra pritarti siūlomam Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 13 priedo 17 pakeitimui, nedarant poveikio teisei pranešti apie skirtumus pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą Sąjungos poziciją pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra ICAO tarybos narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*