EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 4. 2. 2019
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva, pokiaľ ide o prijatie zmeny 17 prílohy 13

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia, ktorým sa stanovuje pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v súvislosti s plánovaným prijatím zmeny 17 prílohy 13 k Chicagskému dohovoru Radou ICAO na jej 216. zasadnutí.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve

Cieľom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagský dohovor“) je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu. Chicagský dohovor nadobudol platnosť 4. apríla 1947 a bola ním zriadená Medzinárodná organizácia civilného letectva.

Všetky členské štáty EÚ sú zmluvnými stranami Chicagského dohovoru.

2.2. Medzinárodná organizácia civilného letectva

Medzinárodná organizácia civilného letectva je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov. K jej cieľom patrí rozvíjať zásady a techniky medzinárodnej letovej navigácie a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.

Rada ICAO je stálym orgánom ICAO, ktorého členmi je 36 zmluvných štátov zvolených zhromaždením ICAO na obdobie troch rokov. V období 2016 – 2019 je v Rade ICAO zastúpených sedem členských štátov EÚ.

Podľa článku 54 Chicagského dohovoru patrí k povinným funkciám Rady ICAO prijímanie medzinárodných štandardov a odporúčaní v podobe príloh k Chicagskému dohovoru.

2.3. Pripravovaný akt Medzinárodnej organizácie civilného letectva

Počas 216. zasadnutia plánuje Rada Medzinárodnej organizácie civilného letectva prijať zmenu 17 prílohy 13 k Chicagskému dohovoru, pokiaľ ide o oznamovanie a včasné vyšetrovanie nehôd a incidentov (ďalej len „pripravovaný akt“).

Účelom pripravovaného aktu je zmeniť prílohu 13 k Chicagskému dohovoru – *Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov* – na základe odporúčaní prijatých na treťom zasadnutí Výboru pre vyšetrovanie nehôd (AIGP/3) a na druhej konferencii o bezpečnosti na vysokej úrovni (HLSC2015). Pripravovaným aktom sa zavádzajú zmeny v súvislosti s včasným vyšetrovaním nehôd a vážnych incidentov a uverejňovaním záverečných správ, vymedzením pojmu „akreditovaný zástupca“, zosúladením ustanovení o oznamovaní a uverejňovaní záverečných správ, uľahčovaním prístupu vyšetrovateľov, právami a oprávneniami expertov, oboznamovaním sa s návrhmi bezpečnostných odporúčaní, zoznamom príkladov vážnych incidentov a poverením vyšetrovaním.

Plánuje sa, že navrhovaná zmena prílohy 13 nadobudne účinnosť v júli 2019 a bude sa uplatňovať od 5. novembra 2020.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

3.1. Hlavné zmeny a ich vzťah k existujúcim pravidlám Únie

Hlavná zmena, ktorú prinesie pozmeňujúci návrh 17 k prílohe 13 (ďalej len „návrh“), sa týka „včasného vyšetrovania nehôd a vážnych incidentov a uverejňovania záverečnej správy“. Zakladá sa na odporúčaní prijatom na druhej konferencii o bezpečnosti na vysokej úrovni (HLSC2015). V minulosti došlo k totiž k nehodám, pri ktorých štát miesta udalosti nevykonal

vyšetrovanie alebo nesúhlasil s tým, aby bol vyšetrením udalosti poverený iný štát, pričom štát prevádzkovateľa alebo štát výroby/projektu sa domnieval, že udalosť bolo potrebné vyšetriť. Poznamenáva sa, že existujú štandardy a odporúčania, podľa ktorých má štát udalosti právo poveriť vyšetrovaním iný štát, ale neexistujú žiadne štandardy a odporúčania alebo nejaké iné kritériá, podľa ktorých by štáty mali právo žiadať o to, aby bol vyšetrovaním poverený iný štát. Na HLSC2015 sa skonštatovalo, že niektoré vyšetrovania nemusí viesť štát miesta udalosti, a odporučilo sa, aby ICAO preskúmala príslušné ustanovenia v prílohe 13 s náležitým zreteľom na prípady, v ktorých štát udalosti nevykonáva vyšetrovanie požadované podľa prílohy 13 a ani nezamýšľa poveriť jeho vykonaním iný štát. V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že štát miesta udalosti má podľa prílohy 13 povinnosť vykonať vyšetrovanie. Tento návrh sa bude vzťahovať na tie situácie, v ktorých si štát udalosti tieto povinnosti nesplní a bude to mať nepriaznivé dôsledky na bezpečnosť.

Navrhované „odporúčania“[1] sa týkajú prípadu, v ktorom si štát, ktorý je podľa prílohy 13 zodpovedný za vyšetrovanie (štát miesta udalosti alebo prípadne registrácie), nesplní svoje povinnosti. Ďalšie štáty môžu potom „požiadať“ o to, aby boli poverené vyšetrovaním. V prípade, že zodpovedný štát nekoná, ako sa vyžaduje v prílohe 13, v odporúčaniach sa uvádza, že žiadajúci štát „by mal začať a vykonať vyšetrovanie na základe informácií, ktoré sú k dispozícii“. Ak by sa však stalo, že štát miesta udalosti zamietne žiadosť o poverenie iného štátu vyšetrovaním, čo je jedným z možných scenárov, žiadajúci štát nemôže vykonať vyšetrovanie.

Medzi členskými štátmi Únie by za normálnych okolností nemal nastať problém, ktorý viedol k tejto zmene. V článku 5 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 sa stanovuje vyšetrovacia povinnosť a povinnosť vymedziť rozsah bezpečnostných vyšetrovaní, ako aj to, ktorý členský štát je v danom prípade zodpovedný za vyšetrovanie. Ak by si členský štát tieto povinnosti nesplnil, znamenalo by to porušenie práva Únie a Komisia by bola oprávnená začať konanie o nesplnení povinnosti. Ak by sa však prijala navrhovaná zmena, v závislosti od prípadu by skutočnosť, že členský štát si nesplnil svoje vyšetrovacie povinnosti [t. j. podľa nariadenia (EÚ) č. 996/2010 a zároveň podľa prílohy 13 k Chicagskému dohovoru], mohla viesť k prijatiu opatrení podľa nových bodov 5.1.3 a 5.3.2 prílohy 13.

Ďalším problémom súvisiacim s včasnými vyšetrovaniami je, že v niektorých prípadoch sa záverečné správy uverejňujú oneskorene alebo sa neuverejňujú vôbec. Z preskúmania 1 157 smrteľných nehôd lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg, ku ktorým došlo v rokoch 1990 až 2016, vyplýva, že 59 % záverečných správ nebolo verejne dostupných. Absencia týchto záverečných správ je obzvlášť znepokojivá, pretože nie sú k dispozícii relevantné bezpečnostné informácie na vykonávanie bezpečnostných opatrení. V niektorých prípadoch mali štáty zapojené do daných vyšetrovaní informácie o bezpečnostných otázkach, ale nemohli ich zverejniť, keďže zodpovednosť za zverejňovanie informácií, či už v záverečnej správe alebo v predbežnom vyhlásení, mal štát, ktorý vykonával vyšetrovanie.

V tejto súvislosti by podľa navrhovaného „odporúčania“[2] mohli štáty zapojené do vyšetrovania požiadať o súhlas na uverejnenie vyhlásenia o bezpečnostných otázkach, ak štát vykonávajúci vyšetrovanie nezverejní záverečnú správu alebo predbežné vyhlásenie v primeranom časovom rámci. Takýto druh mechanizmu nie je stanovený v nariadení (EÚ) č. 996/2010 a ani nie je potrebný (pozri odôvodnenie vyššie týkajúce sa poverenia vyšetrovaním).

[1] Budú uvedené ako body 5.1.3 a 5.3.2 prílohy 13 k Chicagskému dohovoru.

[2] Bude uvedené ako bod 6.6.1 prílohy 13 k dohovoru.

Je potrebné poznamenať, že uvedené dva body prezentované ako „odporúčania“ menia právne postavenie zmluvných strán v tejto veci v tom zmysle, že majú vplyv na rozdelenie úloh medzi štátmi ICAO v porovnaní s existujúcimi štandardmi.

Ďalšie oblasti, v ktorých Výbor pre vyšetrovanie nehôd (AIGP/3) odporučil zaviesť zmeny prostredníctvom pozmeňujúceho návrhu 17 k prílohe 13, sú: vymedzenie pojmu „akreditovaný zástupca“; zosúladenie ustanovení o oznamovaní a uverejňovaní záverečných správ, uľahčovanie prístupu vyšetrovateľov, práva a oprávnenia expertov, oboznamovanie sa s návrhmi bezpečnostných odporúčaní, zoznam príkladov vážnych incidentov a poverenie vyšetrovaním.

Pokiaľ ide o zmenu vymedzenia pojmu „akreditovaný zástupca“, navrhované znenie je v súlade s vymedzením pojmu „akreditovaný zástupca“ v článku 2 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 996/2010, v ktorom sa uvádza, že akreditovaného zástupcu určuje členský štát z orgánu bezpečnostného vyšetrovania. Všetky členské štáty v Únii zriadili stály a nezávislý Letecký vyšetrovací útvar.

Pokiaľ ide o zosúladenie ustanovení o oznamovaní a uverejňovaní záverečných správ, v navrhovaných zmenách sa uvádzajú do súladu rôzne ustanovenia prílohy 13 so zvyškom prílohy. Vplyv týchto zmien na pravidlá Únie by sa musel posúdiť a akékoľvek prípadné rozdiely by sa mohli oznámiť.

Cieľom navrhovanej zmeny poznámky 2 k článku 5.24 o „uľahčovaní prístupu vyšetrovateľov“ je pripomenúť členským štátom, že uzatváranie predbežných dohôd medzi orgánmi vyšetrovania nehôd a colnými orgánmi v rámci jedného štátu môže urýchliť prístup pre vyšetrujúce osoby a vybavenie. Článok 12 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 prispieva k plneniu tohto cieľa prostredníctvom vopred uzatvorených dohôd, ktoré by sa mali uzatvoriť s inými orgánmi, ktoré by pravdepodobne mohli byť zapojené do činností súvisiacich s bezpečnostným vyšetrovaním, aby sa umožnilo dôkladné a efektívne vedenie technického vyšetrovania.

Aby sa predišlo prípadným nejasnostiam týkajúcim práv a oprávnení experta a práv a oprávnení akreditovaného zástupcu, navrhuje sa vypustiť slovo „účasť“ z nadpisu článku 5.27, pretože je podobný ako nadpisy článkov 5.18 a 5.23, podľa ktorých sú zúčastnené štáty oprávnené vymenovať na účely vyšetrovania akreditovaného zástupcu. Vplyv týchto zmien na pravidlá Únie by sa musel posúdiť a akékoľvek prípadné rozdiely by sa mohli oznámiť.

Cieľom navrhovanej poznámky k článku 6.8 je informovať štát vykonávajúci vyšetrovanie o možnosti koordinovať návrh bezpečnostných odporúčaní so štátmi, ktoré sa zúčastnili na vyšetrovaní. Jej znenie je v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) č. 996/2010, podľa ktorého Letecké vyšetrovacie útvary Únie vydávajú po riadnej konzultácii s príslušnými stranami v akomkoľvek štádiu bezpečnostného vyšetrovania bezpečnostné odporúčania, ktoré považujú za potrebné.

Cieľom navrhovaných zmien dodatku C „Zoznam príkladov vážnych incidentov“ je pomáhať orgánom pre vyšetrovanie leteckých nehôd pri posudzovaní toho, či išlo o nehodu, vážny incident alebo len incident. Zoznam nie je vyčerpávajúci a v budúcnosti sa bude vyvíjať so zreteľom na nové riziká, ako napr. bezpilotné lietadlá alebo porušenia kybernetickej bezpečnosti. Obsahuje aj krátke usmernenia o tom, ako majú orgány pre vyšetrovanie leteckých nehôd uplatňovať prístup založený na analýze rizík pri rozhodovaní o tom, či išlo o vážny incident alebo nie. Navrhuje sa, aby sa do dodatku C zahrnula zjednodušená verzia matice klasifikácie rizika udalosti (event risk classification – ERC), ktorá je zložkou riešení pre riadenie rizík v letectve (Aviation Risk Management Solutions – ARMS).

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 996/2010 („Zoznam príkladov vážnych incidentov“) obsahuje typické príklady incidentov, ktoré môžu vyústiť do vážnych incidentov. Tento zoznam nie je vyčerpávajúci a slúži len ako návod na vymedzenie pojmu „vážny incident“: Únia víta každú iniciatívu, ktorá by pomohla harmonizovaným spôsobom vymedziť pojem vážny incident. Hoci navrhované doplnenia nemajú zodpovedajúci ekvivalent v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. 996/2010, zdajú sa primerané a sú podobného charakteru ako položky uvedené v danej prílohe. Ak by však jedna alebo viaceré z týchto položiek spôsobovali problém, prípadné rozdiely je stále možné oznámiť neskôr.

Navrhovaná zmena dodatku F „Dohody o poverení vyšetrovaním“ sa týka dohôd o úplnom alebo čiastočnom poverení bezpečnostným vyšetrovaním. V tomto návrhu sa zaoberá dôležitosťou rozlišovania medzi začatím a vedením vyšetrovania na jednej strane a zodpovednosťami štátu, ktorý je vyšetrovaním poverený, na strane druhej. Zavádza sa možnosť poveriť vyšetrovaním regionálnu organizáciu na vyšetrovanie nehôd a incidentov.

V nariadení (EÚ) č. 996/2010 je viacero článkov, ktoré sa zaoberajú touto otázkou. Článok 6 sa týka spolupráce medzi orgánmi bezpečnostného vyšetrovania a umožňuje im poveriť vedením vyšetrovania nehody alebo vážneho incidentu iný orgán bezpečnostného vyšetrovania na základe vzájomnej dohody. V článku 7 sa zriaďuje Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania v civilnom letectve, ktorá je podporovaná Európskou komisiou a jedným z jej cieľov je poskytovať orgánom bezpečnostného vyšetrovania na požiadanie primeranú podporu na účely uplatňovania článku 6, ktorá sa okrem iného týka zoznamu vyšetrovateľov, zariadení a kapacít, ktoré sú k dispozícii v iných členských štátoch a ktoré by mohol využiť orgán, ktorý vedie vyšetrovanie. Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania v civilnom letectve bola už zaradená do registra regionálnych organizácií na vyšetrovanie nehôd a incidentov vedeného ICAO. V nariadení (EÚ) č. 996/2010 sa však neumožňuje, aby orgán bezpečnostného vyšetrovania poveril vyšetrovaním regionálnu organizáciu na vyšetrovanie nehôd a incidentov (Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania v civilnom letectve).

3.2. Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie

Navrhovanou pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie, je podporiť navrhovanú zmenu v celom rozsahu.

Je pravda, že popri prípadoch, v ktorých sú právne predpisy Únie už v súlade so zmenami navrhovanými v pozmeňujúcom návrhu 17, existujú určité body, v ktorých takýto súlad chýba alebo nie je jednoznačný.

Existujú však dôležité argumenty v prospech podpory predloženej zmeny, pričom rozhodnutie o tom, či by sa nariadenie (EÚ) č. 996/2010 malo v určitých detailoch zmeniť a/alebo či by sa rozdiely mali oznámiť v súlade s článkom 38 Chicagského dohovoru, je stále možné prijať neskôr.

Prvým dôvodom na podporu zmeny je, že predstavuje medzinárodný konsenzus, ku ktorému dospeli experti zo širokého spektra členských štátov ICAO vrátane viacerých expertov z členských štátov Európskej únie. Spoločným cieľom rôznych prvkov tejto zmeny je zlepšenie medzinárodného systému vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov. Pozícia, na základe ktorej by členské štáty Únie nepodporili navrhovanú zmenu, by ohrozila medzinárodné úsilie v tomto smere. Po druhé je zásadne dôležité, aby bol pozmeňujúci návrh 17 podporený v celom rozsahu, keďže sa ním zavádza niekoľko vzájomne prepojených zmien. Rozhodnutie podporiť pozmeňujúci návrh 17 len sčasti by viedlo k narušeniu vnútornej logiky navrhovanej zmeny a mohlo by mať za následok ďalší nesúlad pravidiel obsiahnutých v prílohe 13. V neposlednom rade je potrebné poznamenať, že hoci sa európsky právny rámec pre

bezpečnostné vyšetrovanie v letectve považuje za komplexný a účinný, to isté nemožno tvrdiť o právnych rámcoch viacerých iných členských štátov ICAO.

Ako už bolo uvedené, týmto nie je dotknutá možnosť, aby sa v neskoršom štádiu vykonalo posúdenie, či by Únia mala zmeniť svoje vlastné pravidlá a/alebo rozhodnúť o oznámení rozdielov. V oboch prípadoch by Komisia podnikla potrebné kroky. Ak by najmä dospela k záveru, že je potrebné oznámiť rozdiely, predložila by zodpovedajúci návrh rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ.

4. PRÁVNY ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody*.“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom orgánu alebo zmluvnou stranou dohody[3].

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom EÚ*“[4].

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Medzinárodná organizácia civilného letectva je orgán zriadený dohodou, konkrétne Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve.

Akt, ktorý má Medzinárodná organizácia civilného letectva prijať, predstavuje akt s právnymi účinkami. Pripravovaný akt má právne účinky, pretože mení niekoľko noriem, na základe ktorých môže vzniknúť záväzná právna povinnosť podľa medzinárodného práva.

Pozmeňujúcim návrhom sa okrem toho zavádza niekoľko zmien označených ako „odporúčania“. Napriek ich označeniu majú tieto „odporúčania“ taký charakter, ktorým sa mení právna situácia existujúca podľa platných noriem.

Pripravovaným aktom sa nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom

[3] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

[4] Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu súvisí so spoločnou dopravnou politikou.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 100 ods. 2 ZFEÚ.

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 100 ods. 2 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

2019/0034 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Rade Medzinárodnej organizácie civilného letectva, pokiaľ ide o prijatie zmeny 17 prílohy 13

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

(1) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagský dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Na jeho základe sa zriadila Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO).

(2) Členské štáty sú zmluvnými štátmi Chicagského dohovoru a členmi ICAO, pričom Únia má v určitých orgánoch ICAO štatút pozorovateľa.

(3) Podľa článku 54 Chicagského dohovoru môže Rada ICAO prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania.

(4) Rada ICAO plánuje na svojom 216. zasadnutí, ktoré sa začína 14. februára 2019, prijať zmenu 17 prílohy 13 k Chicagskému dohovoru o oznamovaní a včasnom vyšetrovaní nehôd a incidentov.

(5) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Rade ICAO, keďže navrhovaná zmena má právny účinok a môže v celistvosti alebo sčasti rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010[5].

(6) Účelom tohto pozmeňujúceho návrhu je zaviesť tieto zmeny týkajúce sa: včasného vyšetrovania nehôd a vážnych incidentov a uverejňovania záverečných správ, vymedzenia pojmu „akreditovaný zástupca“, zosúladenia ustanovení o oznamovaní a uverejňovaní záverečných správ, uľahčovania prístupu vyšetrovateľov, práv a oprávnení expertov, oboznamovania sa s návrhmi bezpečnostných odporúčaní, zoznamu príkladov vážnych incidentov a poverenia vyšetrovaním.

(7) Únia výrazne podporuje snahu ICAO zlepšiť bezpečnosť letectva zabezpečením vysokej úrovne efektívnosti, účelnosti a kvality bezpečnostných vyšetrovaní v civilnom letectve.

(8) Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO,

[5] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 216. zasadnutí Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“), je podporiť navrhovanú zmenu 17 prílohy 13 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagský dohovor“) bez toho, aby tým bolo dotknuté právo na oznamovanie rozdielov v súlade s článkom 38 Chicagského dohovoru.

Článok 2

Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi Rady ICAO.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda