



Briselē, 4.2.2019.
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas padomē Eiropas Savienības vārdā ieņemama jautājumā par 13. pielikuma 17. grozījumu pieņemšanu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu par nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) padomē sakarā ar ICAO padomes 216. sēdē paredzamo Čikāgas konvencijas 13. pielikuma 17. grozījumu pieņemšanu.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju

Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencijas") mērķis ir regulēt starptautisko gaisa transportu. Čikāgas konvencija stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī un izveidoja Starptautisko civilās aviācijas organizāciju.

Visas ES dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas Puses.

2.2. Starptautiskā civilās aviācijas organizācija

Starptautiskā civilās aviācijas organizācija ir viena no ANO specializētajām iestādēm. Organizācijas mērķi un uzdevumi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā aviotransporta plānošanu un attīstību.

ICAO padome ir ICAO pastāvīga struktūra, kuras sastāvā ir 36 līgumslēdzējas valstis, ko ICAO asambleja ievēlējusi uz trīs gadu laikposmu. Laikposmā no 2016. līdz 2019. gadam ICAO padomē ir pārstāvētas septiņas ES dalībvalstis.

Čikāgas konvencijas 54. pantā uzskaitītajos ICAO padomes obligātajos pienākumos ietilpst starptautisku standartu un ieteicamās prakses (SARP) pieņemšana, ko noformē kā Čikāgas konvencijas pielikumus.

2.3. Plānotais Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas akts

Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas padomes 216. sēdē paredzēts pieņemt Čikāgas konvencijas 13. pielikuma 17. grozījumus par ziņošanu un negadījumu un starpgadījumu laicīgu izmeklēšanu ("paredzētais akts").

Paredzētā akta mērķis ir grozīt Čikāgas konvencijas 13. pielikumu "Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana", balstoties uz Negadījumu izmeklēšanas grupas trešās sanāksmes (AIGP/3) ieteikumiem un Otrās augsta līmeņa drošības konferences ieteikumu (HLSC2015). Grozījumi ievieš izmaiņas tādās jomās kā laicīga nelaimes gadījumu un nopietnu starpgadījumu izmeklēšana un nobeiguma ziņojuma publiskošana, "akreditēta pārstāvja" definīcija, paziņošanas noteikumu saskaņošana un nobeiguma ziņojumu izplatīšana, izmeklētāju ieceļošanas atvieglošana, eksperta tiesības un pilnvarojums, apspriešanās par drošības ieteikumu projektiem, nopietnu starpgadījumu piemēru saraksts, izmeklēšanas deleģēšana.

Tiek paredzēts, ka ierosinātie 13. pielikuma grozījumi stāsies spēkā 2019. gada jūlijā un tiks piemēroti no 2020. gada 5. novembra.

3. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

3.1. Galvenās izmaiņas un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

Galvenā izmaiņa, ko ievieš 13. pielikuma 17. grozījumu priekšlikums ("priekšlikums"), ir saistīta ar "negadījumu un nopietnu starpgadījumu laicīgu izmeklēšanu un nobeiguma ziņojuma publiskošanu". Tā balstās uz Otrās augsta līmeņa drošības konferences (HLSC2015)

ieteikumu. Ir bijuši negadījumi, kuros atgadījuma valsts nav veikusi izmeklēšanu vai nav piekritusi to deleģēt, lai gan ekspluatanta valsts vai ražotāja/konstruktora valsts uzskatījusi atgadījuma izmeklēšanu par nepieciešamu. Tiek norādīts, ka pastāv SARP, kuri atgadījuma valstij dod tiesības izmeklēšanu deleģēt, bet nepastāv SARP un nekādi citi kritēriji, kas valstīm dotu tiesības pieprasīt izmeklēšanas deleģēšanu. Konference HLSC2015 uzskatīja, ka dažas izmeklēšanas atgadījuma valsts nespēj veikt, un ieteica ICAO pārskatīt attiecīgos 13. pielikuma noteikumus, pienācīgi pievēršoties gadījumiem, kad atgadījuma valsts neveic 13. pielikumā prasīto izmeklēšanu un nedomā deleģēt izmeklēšanu citai valstij. Jāatgādina, ka atgadījuma valstij ir pienākums izmeklēt, ko nosaka 13. pielikums; priekšlikums tiktu piemērots tad, ja šis pienākums netiktu pildīts, caur to nelabvēlīgi ietekmējot drošumu.

Ierosinātā “ieteicamā prakse”¹ attiecas uz gadījumu, kad savus pienākumus nepilda valsts, kura saskaņā ar 13. pielikumu atbild par izmeklēšanu (attiecīgi atgadījuma valsts vai reģistrācijas valsts). Citas valstis atbilstīgi tām noteiktajam statusam tad var pieprasīt deleģēšanu. Ja atbildīgā valsts nekā nedara saskaņā ar 13. pielikumu, ieteikumos paredzēts pieprasītājai valstij “sākt un veikt izmeklēšanu ar to informāciju, kas ir tās rīcībā”. Ja atgadījuma valsts noraidītu pieprasījumu deleģēt izmeklēšanu – kas ir viens no iespējamajiem iznākumiem – tad pieprasītāja valsts izmeklēšanu neveiktu.

Problēmai, kas likusi domāt par tādām izmaiņām, nebūtu jārodas Savienības dalībvalstu starpā. Regulas (ES) Nr. 996/2010 5. pants uzliek pienākumu izmeklēt un noteikt drošības izmeklēšanas darbības jomu un apmēru un nosaka, kura dalībvalsts to dara atbilstoši katram gadījumam. Ja kāda dalībvalsts neizpildītu šo pienākumu, tas būtu Savienības tiesību aktu pārkāpums un Komisija būtu tiesīga sākt procedūru pienākuma neizpildes lietā. Tomēr, ja ierosinātais grozījums tiktu pieņemts, dalībvalsts nespēja izpildīt izmeklēšanas pienākumus (saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 996/2010 un tādā pašā kārtā Čikāgas konvencijas 13. pielikumu) būtu pamats lēmumiem uz 13. pielikuma 5.1.3. un 5.3.2. punkta pamata, kā kurā gadījumā.

Cits temats laicīgas izmeklēšanas sakarā ir nobeiguma ziņojumu novēlota publiskošana vai nobeiguma ziņojuma nepubliskošana. Pārskats par 1157 nāves gadījumiem laikā no 1990. līdz 2016. gadam negadījumos, kuros iesaistīti gaisa kuģi, kuru MCTOM pārsniedz 5700 kg, rāda, ka nav bijis publiski pieejami 59 % nobeiguma ziņojumu. Nobeiguma ziņojumu trūkums rada nopietnas bažas, jo nav pieejama attiecīga drošības informācija, kas vajadzīga drošības pasākumiem. Dažos gadījumos valstis, kuras piedalījās izmeklēšanās, bija informētas par drošības jautājumiem, bet nevarēja izplatīt informāciju, jo atbildīga par informācijas publiskošanu nobeiguma ziņojumā vai starpposma pārskatā bija tā valsts, kura veica izmeklēšanu.

Šajā sakarā ierosinātā “ieteiktā prakse”² dotu tiesības valstīm, kuras piedalās izmeklēšanā, lūgt piekrišanu paziņojuma par drošības problēmām publiskošanai, ja valsts, kura veic izmeklēšanu, samērīgā termiņā npublicētu nobeiguma ziņojumu vai starpposma pārskatu. Regulā (ES) Nr. 996/2010 tamlīdzīga mehānisma nav, un tāds arī nebūtu nepieciešams (sk. iepriekš izklāstīto apsvērumu par deleģēšanu).

Jāpiezīmē, ka abi minētie elementi, kas pasniegti kā “ieteicamā prakse”, maina juridisko statusu šajā jautājumā tādā ziņā, ka ietekmē līdzšinējiem standartiem atbilstošo uzdevumu sadali starp ICAO valstīm.

Citas jomas, kurās negadījumu izmeklēšanas grupa (AIGP/3) ar 13. pielikuma 17. grozījumu priekšlikumu iesaka ieviest izmaiņas, ir šādas: “akreditētā pārstāvja” definīcija, paziņošanas noteikumu saskaņošana un nobeiguma ziņojumu izplatīšana, izmeklētāju ieceļošanas

¹ Tie būtu Čikāgas konvencijas 13. pielikuma 5.1.3. un 5.3.2. punkts.

² Tas būtu Čikāgas konvencijas 13. pielikuma 6.6.1. punkts.

atvieglošana, eksperta tiesības un pilnvarojums, apspriešanās par drošības ieteikumu projektiem, nopietnu starpgadījumu piemēru saraksts, izmeklēšanas deleģēšana.

Jautājumā par izmaiņām “akreditētā pārstāvja” definīcijā ierosinātais teksts atbilst Regulas (ES) Nr. 996/2010 2. panta 2. punktam, kur definēts „akreditēts pārstāvis” un noteikts, ka dalībvalsts iecelts akreditēts pārstāvis ir no drošības izmeklēšanas iestādes. Savienībā katra dalībvalsts ir izveidojusi pastāvīgu, neatkarīgu aviācijas izmeklēšanas iestādi.

Jautājumā par paziņošanas un nobeiguma ziņojumu izplatīšanas noteikumu izlīdzināšanu ierosinātie grozījumi pieskaņo dažādus 13. pielikuma noteikumus pārējam pielikumam. Būtu jānovērtē šo izmaiņu ietekme uz Savienības noteikumiem, un vajadzības gadījumā varētu paziņot par atšķirību.

Ierosinātais grozījums 5.24. punkta 2. piezīmē par “izmeklētāju ieceļošanas atvieglināšanu” domāts, lai atgādinātu dalībvalstīm, ka iepriekšējās vienošanās starp negadījumu izmeklēšanas iestādēm un muitas iestādēm iekšzemē var paātrināt izmeklētāju un aprīkojuma ieviešanu. Regulas (ES) Nr. 996/2010 12. pants palīdz īstenot šo mērķi mūsdienīgā kārtībā, par ko būtu jāvienojas ar citām iestādēm, kuras var tikt iesaistītas darbībās, kas attiecas uz drošības izmeklēšanu, lai būtu iespējams rūpīgi un efektīvi veikt tehnisko izmeklēšanu.

Lai neradītu jucekli jautājumos par eksperta un akreditētā pārstāvja tiesībām un pilnvarojumu, tiek ierosināts 5.27. punkta virsrakstā svītrot vārdu “dalība”, jo tas ir līdzīgs virsrakstiem 5.18. un 5.23. punktā, kur iesaistītās valstis tiek pilnvarotas norīkot akreditētos pārstāvjus izmeklēšanai. Būtu jānovērtē šo izmaiņu ietekme uz Savienības noteikumiem, un vajadzības gadījumā varētu paziņot par atšķirību.

6.8. punktam pievienojamās piezīmes mērķis ir informēt izmeklēšanas veicēju valsti par iespēju koordinēt drošības ieteikumu projektus ar valstīm, kuras piedalījušās izmeklēšanā. Šis teksts sader ar Regulas (ES) Nr. 996/2010 17. pantu, kas nosaka, ka Savienības aviācijas negadījumu izskatītājas iestādes katrā drošības izmeklēšanas posmā pēc pienācīgas konsultēšanās ar attiecīgajām personām izsūta visus drošības ieteikumus, ko uzskata par nepieciešamiem.

C papildinājumā “Nopietnu incidentu piemēru saraksts” ierosinātie grozījumi domāti tam, lai palīdzētu aviācijas izmeklēšanas iestādēm novērtēt, vai atgadījums ir negadījums, "nopietns incidents" vai tikai starpgadījums. Saraksts nav pilnīgs un nākotnē tas tiks izvērst, ņemot vērā jaunas briesmas, piemēram, bezpilota gaisa kuģus vai kibernetiskās drošības pārkāpumus. Tas ietver arī īsas norādes izmeklēšanas iestādēm izmantot risku analīzes pieeju, nosakot, vai starpgadījums bijis "nopietns incidents". Ierosināts C pielikumā iekļaut aviācijas riska pārvaldības risinājumu (ARMS) notikumu riska klasifikācijas (ERC) matricas vienkāršotu versiju.

Regulas (ES) Nr. 996/2010 pielikumā “Nopietnu incidentu piemēru saraksts” iekļauti tipiski tādu starpgadījumu piemēri, kas liekas esam "nopietni incidenti". Saraksts neaptver visas iespējas un tikai dod norādījumus par "nopietna incidenta" definīciju. Savienība apsveic ikvienu iniciatīvu, kas varētu palīdzēt saskaņoti noteikt, kas īsti ir nopietns starpgadījums ("incidents"). Ierosinātajiem papildinājumiem neatbilst attiecīgi Regulas (ES) Nr. 996/2010 pielikuma punkti. Taču tie liekas racionāli un tādā pašā garā kā sarakstā jau iekļautie vienumi. Ja tomēr viens vai vairāki no šiem vienumiem radīs problēmas, par atšķirībām varēs paziņot vēlāk.

Ierosinātās izmaiņas F papildinājumā “Izmeklēšanas deleģēšanas nolīgumi” attiecas uz drošības izmeklēšanas pilnīgas vai daļējas deleģēšanas nolīgumiem. Šis priekšlikums ir par to, cik svarīgi ir nošķirt iestādi un izmeklēšanas gaitu, kā arī tās valsts pienākumus, kurai

izmeklēšana tiek deleģēta. Tas ievieš iespēju to deleģēt reģionālai negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas organizācijai (RAIO).

Šai jomai veltīti vairāki Regulas (ES) Nr. 996/2010 panti. 6. pants attiecas uz sadarbību starp drošības izmeklēšanas iestādēm un dod drošības izmeklēšanas iestādei iespēju negadījuma vai nopietna starpgadījuma izmeklēšanu pēc vienošanās deleģēt citai drošības izmeklēšanas iestādei. 7. pants izveido Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu (ENCASIA), kuru atbalsta Eiropas Komisija un kuram viens no mērķiem ir pēc drošības izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma 6. panta piemērošanas vajadzībām nodrošināt attiecīgu palīdzību, kur starp citām lietām ietilpst citās dalībvalstīs pieejamo izmeklētāju, iekārtu un iespēju saraksts, ko potenciāli var izmantot iestāde, kura veic izmeklēšanu. Zināšanai – ENCASIA jau ir iekļauta ICAO reģistrā kā RAIO. Regula (ES) Nr. 996/2010 tomēr neļauj drošības izmeklēšanas iestādei deleģēt izmeklēšanu RAIO (ENCASIA).

3.2. Savienības vārdā ieņemamā nostāja

Ierosināts Savienības vārdā ieņemt šādu nostāju: atbalstīt ierosināto grozījumu kopumā.

Ir taisnība, ka līdzās gadījumiem, kad Savienības tiesību akti jau atbilst grozījumiem, kas ierosināti ar 17. grozījumu, ir daži punkti, kuros pieskaņošana nav veikta vai nav droša.

Tomēr pastāv būtiski argumenti par labu tam, lai pamatotu iesniegto grozījumu tagadējā veidā, ar to saprotot, ka vēlāk tomēr var pieņemt lēmumu par to, vai Regula (ES) Nr. 996/2010 dažās detaļās jāgroza un/vai par to, vai par atšķirībām jāpaziņo saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu.

Pirmais iemesls grozījumus atbalstīt ir tas, ka tie atspoguļo starptautisku vienprātību, ko panākuši eksperti no dažādām ICAO dalībvalstīm, ieskaitot daudzus Eiropas Savienības dalībvalstu ekspertus. Grozījumu dažādo elementu kopīgais mērķis ir uzlabot aviācijas negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas starptautisko sistēmu. Savienības dalībvalstu nostāja neatbalstīt ierosinātos grozījumus apdraudētu starptautiskos centienus šajā jomā. Otrais – ir būtiski atbalstīt 17. grozījumus kopumā, jo tie ievieš vairākas savstarpēji saistītas izmaiņas. Lēmums atbalstīt tikai daļu no 17. grozījumiem izjauktu ierosināto grozījumu loģisko sakaru, un varētu rasties jaunas nesaskanības ar 13. pielikuma noteikumiem. Pēdējais – jāpiezīmē, ka Eiropas tiesisko regulējumu aviācijas drošības izmeklēšanas jomā var gan uzskatīt par visaptverošu un efektīvu, taču vairākās citās ICAO dalībvalstīs tas tā nav.

Kā jau teikts, minētais neskar novērtēšanu, kas vēlāk veicama jautājumā par to, vai Savienībai būtu jāgroza savi noteikumi un/vai jāpieņem lēmums par ziņošanu par atšķirībām. Katrā no gadījumiem Komisija uzņemsies vajadzīgo iniciatīvu. Galvenais – ja tā konstatēs, ka ir vajadzīgs ziņot par kādu atšķirību, tā iesniegs attiecīgu lēmuma priekšlikumu saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu.

4. JURIDISKAIS PAMATS

4.1. Procesuālais juridiskais pamats

4.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle vai nolīguma puse³.

Jēdziens “akti ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī aktus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas “var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu”.⁴

4.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Starptautiskā civilās aviācijas organizācija ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju.

Akts, ko Starptautiskā civilās aviācijas organizācija tiek aicināta pieņemt, ir akts ar juridiskām sekām. Paredzētajam aktam ir juridiskas sekas tādā kārtā, ka tas maina vairākus standartus, kuri saskaņā ar starptautiskajām tiesībām spēj radīt saistošu juridisku pienākumu.

Bez tam grozījumi ievieš vairākas izmaiņas, kas apzīmētas kā „ieteikumi”. Lai kāds tiem apzīmējums, šie “ieteikumi” ir tādi, kas maina juridisko situāciju, kuru nosaka pastāvošie standarti.

Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīguma noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

4.2. Materiālais juridiskais pamats

4.2.1. Principi

Saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu pieņemama lēmuma materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā paredzētā akta mērķa un satura, attiecībā uz kuru ieņem nostāju Savienības vārdā. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens ir atzīstams par galveno, bet otrs nav būtisks, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz vienu materiālo juridisko pamatu, proti, to, ko prasa galvenais vai dominējošais mērķis vai komponents.

4.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Plānotā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz kopīgo transporta politiku.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts.

4.3. Secinājums

Par ierosinātā lēmuma juridisko pamatu būtu jānosaka LESD 100. panta 2. punkts sasaistē ar 218. panta 9. punktu.

³ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, EU:C:2014:2258, 64. punkts.

⁴ Tiesas spriedums, 2014. gada 7. oktobris, Vācija/Padome, C-399/12, EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas padomē Eiropas Savienības vārdā ieņemama jautājumā par 13. pielikuma 17. grozījumu pieņemšanu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu sasaistē ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Konvencija par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"), kas regulē starptautisko gaisa transportu, stājas spēkā 1947. gada 4. aprīlī. Ar to tika izveidota Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO).
- (2) Savienības dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas Līgumslēdzējas Valstis un ICAO locekles, bet Savienībai ir novērotājas statuss dažās ICAO struktūrās.
- (3) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. pantu ICAO padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi.
- (4) ICAO padomes 216. sesijā, kas sākas 2019. gada 14. februārī, paredzēts pieņemt Čikāgas konvencijas 13. pielikuma 17. grozījumus par ziņošanu un negadījumu un starpgadījumu laicīgu izmeklēšanu.
- (5) Ir mērķtiecīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem ICAO padomē, jo ierosinātajiem grozījumiem ir tiesiskas sekas un tie pilnībā vai daļēji spēj izšķirīgi ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010⁵.
- (6) Grozījumu mērķis ir ieviest šādas izmaiņas: nelaimes gadījumu un nopietnu starpgadījumu laicīga izmeklēšana un nobeiguma ziņojuma publiskošana; "akreditētā pārstāvja" definīcija; paziņošanas noteikumu saskaņošana un nobeiguma ziņojumu izplatīšana; izmeklētāju iecelšanas atvieglošana; eksperta tiesības un pilnvarojums; apspriešanās par drošības ieteikumu projektiem; nopietnu starpgadījumu piemēru saraksts; izmeklēšanas deleģēšana.
- (7) Savienība visnotaļ atbalsta šos ICAO centienus uzlabot aviācijas drošumu, nodrošinot civilās aviācijas drošības izmeklēšanai augstu lietderību, izdarību un kvalitāti.
- (8) Savienības nostāju paust pienākas Savienības dalībvalstīm, kuras ir ICAO locekles,

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Padomes 216. sesijā, ir atbalstīt ierosinātos Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 13. pielikuma 17. grozījumus, neskarot tiesības paziņot par atšķirībām saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu.

2. pants

Lēmuma 1. pantā norādīto nostāju pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir ICAO padomes locekles.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*