



Brüssel, 4.2.2019
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse
Organisatsiooni nõukogus seoses 13. lisa 17. muudatuse vastuvõtmisega**

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogus liidu nimel võetav seisukoht seoses Chicago konventsiooni 13. lisa 17. muudatuse kavandatava vastuvõtmisega ICAO nõukogu 216. istungil.

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 arendamist.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 lepinguosalist riiki, kelle ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. Ajavahemikul 2016–2019 on ICAO nõukogus esindatud seitse ELi liikmesriiki.

Chicago konventsiooni artiklis 54 loetletud ICAO nõukogu kohustuslike ülesannete seas on rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmine. Need standardid ja tavad määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

2.3. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kavandatav akt

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu kavatseb 216. istungil vastu võtta Chicago konventsiooni 13. lisa 17. muudatuse, milles käsitletakse õnnetustest ja intsidentidest teatamist ning nende õigeaegset uurimist (edaspidi „kavandatav akt“).

Kavandatava akti eesmärk on muuta Chicago konventsiooni 13. lisa „Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine“, võttes aluseks õnnetuste uurimise komitee kolmandal kohtumisel (AIGP/3) esitatud soovitusel ja teisel kõrgetasemelisel ohutuskonverentsil (HLSC2015) esitatud soovitusel. Muudatus hõlmab järgmisi valdkondi: õnnetuste ja tõsiste intsidentide õigeaegne uurimine ja lõpparuande avaldamine; mõiste „volitatud esindaja“ määratlus; teatamist ja lõpparuannete levitamist käsitlevate sätete ühtlustamine; uurijate riiki sisenemise hõlbustamine; eksperdi õigused ja volitused; esialgsete ohutusosalaste soovitustega tutvumine; tõsiste intsidentide näidete loetelu ja uurimise delegeerimine.

13. lisa kavandatav muudatus peaks jõustuma 2019. aasta juulis ja seda hakatakse kohaldama alates 5. novembrist 2020.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Peamised muudatused ja nende seos olemasolevate liidu eeskirjadega

13. lisa 17. muudatust puudutavas ettepanekus käsitletakse peamiselt õnnetuste ja tõsiste intsidentide õigeaegse uurimise ning lõpparuande avaldamisega seotud muudatust. Ettepanek põhineb teise kõrgetasemelise ohutuskonverentsi soovitusel. Toimunud on õnnetusi, mille

puhul toimumisriik ei viinud läbi uurimist või ei nõustunud uurimist delegeerima, samas kui käitajariik või tootja-/projekteerimisriik pidas juhtumi uurimist vajalikuks. Tuleb märkida, et on olemas standardid ja soovituslikud tavad, mis annavad õnnetuse toimumisriigile õiguse uurimise delegeerimiseks, kuid puuduvad standardid ja soovituslikud tavad või muud kriteeriumid, mis annaksid teistele riikidele õiguse uurimise delegeerimist taotleda. Teisel kõrgetasemelisel ohutuskonverentsil leiti, et mõnel juhul toimumisriik uurimist ei tee, ja soovitati ICAO-l 13. lisa asjakohased sätted läbi vaadata, võttes piisavalt arvesse olukorda, kus toimumisriik ei tee 13. lisa nõutud uurimist ega kavatse delegeerida uurimist teisele riigile. Tasub meelde tuletada, et 13. lisa kohaselt on toimumisriigil uurimiskohustused; kui selliseid kohustusi ei täideta ja see mõjutab negatiivselt ohutust, tuleks kohaldada ettepanekus nimetatud meetmeid.

Ettepanekus käsitletavad soovituslikud tavad¹ puudutavad juhtumit, kus 13. lisa alusel uurimise eest vastutav riik (olenevalt asjaoludest kas toimumis- või registreerimisriik) ei täida oma kohustusi. Sel juhul võivad teised asjaomased riigid taotleda delegeerimist. Juhul kui vastutav riik ei ole vaatamata 13. lisa nõuetele midagi ette võtnud, on soovitustes ette nähtud, et taotluse esitanud riik „peaks algamata uurimise ja viima selle läbi kättesaadava teabe põhjal“. Kui aga toimumisriik lükkab uurimise delegeerimise taotluse tagasi (mis on üks võimalikest tulemustest), ei vii taotluse esitanud riik uurimist läbi.

Selle muudatuse ajendiks olnud probleemi ei tohiks liidu liikmesriikide vahel tavaliselt tekkida. Määruse (EL) nr 996/2010 artiklis 5 on sätestatud uurimiskohustus ja ohutusala uurimise ulatuse määramine. Samuti määratakse selles sättes kindlaks, milline liikmesriik vastavalt juhtumile uurimise eest vastutab. Kui liikmesriik neid kohustusi ei täida, kujutab see endast liidu õiguse rikkumist ja komisjonil on õigus alata rikkumismenetlus. Kui aga kavandatav muudatus vastu võetakse, võib uurimiskohustuste täitmata jätmine liikmesriigi poolt (st määruse (EL) nr 996/2010 ja ühtlasi Chicago konventsiooni 13. lisa alusel) tuua 13. lisa uute punktide 5.1.3 ja 5.3.2 alusel vastavalt juhtumile kaasa meetmed.

Teine õigeaegset uurimist puudutav teema on lõpparuannete hilinev avaldamine või olukord, kus lõpparuanne ei avaldata. Kui vaadati läbi aastatel 1990–2016 toimunud 1 157 surmaga lõppenud õnnetusjuhtumit, mis olid seotud õhusõidukitega, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) oli üle 5 700 kg, selgus, et 59 % lõpparuannetest ei olnud avalikult kättesaadavad. Nende lõpparuannete puudumine on suur probleem, sest ohutusmeetmete rakendamiseks ei ole asjakohast ohutusteavet. Mõnel juhul olid sellistes uurimistes osalenud riigid ohutusprobleemidest teadlikud, kuid ei saanud teavet levitada, kuna teabe pidi kas lõpparuandes või vahearuandes avaldama uurimist teostav riik.

Sellega seoses annaks kavandatav soovituslik tava² uurimises osalevatele riikidele õiguse taotleda nõusolekut avaldada ohutusküsimusi sisaldav aruanne juhul, kui uurimist läbi viiv riik ei avalda lõpparuannet või vahearuannet mõistliku aja jooksul. Määrus (EL) nr 996/2010 sellist mehhanismi ei sisalda ja seda ei ole ka vaja (vt eespool esitatud kaalutlust delegeerimise kohta).

Tuleb märkida, et kaks eespool nimetatud punkti, mis esitatakse soovituslike tavadena, muudavad selles küsimuses õiguslikku seisukohta, kuna need mõjutavad ICAO riikide vahelist ülesannete jaotust, mis tuleneb juba olemasolevatest standarditest.

Õnnetuste uurimise komitee (AIGP/3) on 13. lisa 17. muudatust käsitleva ettepaneku raames soovitanud muudatusi teha ka järgmistes valdkondades: mõiste „volitatud esindaja“ määratlus; teatamist ja lõpparuannete levitamist käsitlevate sätete ühtlustamine; uurijate riiki

¹ Need on kavas esitada Chicago konventsiooni 13. lisa punktidenä 5.1.3 ja 5.3.2.

² See on kavas esitada Chicago konventsiooni 13. lisa punktina 6.6.1.

sisenemise hõlbustamine; eksperdi õigused ja volitused; esialgsete ohutusalaste soovitustega tutvumine; tõsiste intsidentide näidete loetelu ja uurimise delegeerimine.

Mis puudutab volitatud esindaja määratluse muutmist, siis on kavandatud tekst kooskõlas määruse (EL) nr 996/2010 artikli 2 lõikega 2, kus on esitatud „volitatud esindaja“ määratlus ja märgitud, et liikmesriigi määratud volitatud esindaja peab olema lennuõnnetuste uurimisorganist. Liidus on kõik liikmesriigid loonud alalise ja sõltumatu lennuõnnetuste uurimisorgani.

Teatamist ja lõpparuannete levitamist käsitlevate sätete ühtlustamiseks viiakse 13. lisa mitu sätet kavandavate muudatuste abil kooskõlla lisa ülejäänud sätetega. Tuleb hinnata nende muudatuste mõju liidu eeskirjadele ja vajaduse korral teatada erinevustest.

Punkti 5.24 (uurijate riiki sisenemise hõlbustamise kohta) 2. märkuse kavandatava muudatuse eesmärk on tuletada liikmesriikidele meelde, et eelkokkulepete sõlmimine lennuõnnetuste uurimisorganite ja riigi tolliasutuste vahel võib kiirendada uurimistöötajate ja -vahendite riiki sisenemist. Määruse (EL) nr 996/2010 artikkel 12 aitab seda eesmärki ellu viia eelkokkulepete abil, mis tuleks sõlmida ohutusalase uurimisega seotud tegevuses tõenäoliselt osalevate teiste asutustega, et tehnilist uurimist oleks võimalik tõhusalt ja kiiresti läbi viia.

Selleks et vältida eksperdi õiguste võimalikku segiajamist volitatud esindaja omadega, on tehtud ettepanek jätta punkti 5.27 pealkirjast välja sõna „osalemine“, sest see on sarnane punktide 5.18 ja 5.23 pealkirjadega. Nende punktide kohaselt on osalevatel riikidel õigus määrata uurimise jaoks volitatud esindajad. Tuleb hinnata nende muudatuste mõju liidu eeskirjadele ja vajaduse korral teatada erinevustest.

Punktiga 6.8 seotud kavandatava märkuse eesmärk on teavitada uurimist läbi viivat riiki võimalusest kooskõlastada ohutusalaste soovituste ettepanekut uurimises osalenud riikidega. See tekst on kooskõlas määruse (EL) nr 996/2010 artikliga 17, mille kohaselt liidu lennuõnnetuste uurimisorganid edastavad ohutusalase uurimise mis tahes etapis pärast nõuetekohast konsulteerimist asjaomaste isikutega lennuohutusalased soovitused, mida nad peavad vajalikuks.

C liite „Tõsiste intsidentide näidete loetelu“ kavandavate muudatuste eesmärk on aidata lennuõnnetuste uurimisorganitel hinnata, kas juhtum on õnnetus, tõsine intsident või lihtsalt intsident. Loetelu ei ole ammendav ja edaspidi seda täiendatakse, et võtta arvesse uusi ohte, nagu mehitamata õhusõidukid või küberturvalisuse alased rikkumised. Samuti sisaldab see lennuõnnetuste uurimisorganitele mõeldud lühijuhendit riskipõhise analüüsi kohaldamiseks, kui on vaja otsustada, kas tegemist oli tõsise intsidentiga või mitte. Tehakse ettepanek lisada C liitesse lennunduse riskijuhtimislahenduste (*Aviation Risk Management Solutions – ARMS*) juhtumiriski klassifitseerimise (*event risk classification – ERC*) maatriks.

Määruse (EL) nr 996/2010 lisa „Tõsiste intsidentide näidete loetelu“ on esitatud tüüpilised näited intsidentidest, mis tõenäoliselt loetakse tõsisteks intsidentideks. Loetelu ei ole ammendav ja on üksnes juhiseks tõsiste intsidentide määratlemisel. Liit avaldab seetõttu heameelt iga algatuse üle, mis võiks aidata ühtlustatud viisil kindlaks määrata, mis on tõsine intsident. Esitatud täiendused ei vasta määruse (EL) nr 996/2010 lisa vastavatele punktidele, kuid need tunduvad olevat põhjendatud ja kooskõlas juba loetletud punktidega. Kui üks või mitu neist punktidest tekitavad siiski probleeme, saab erinevustest teada anda hiljem.

Liite F „Uurimise delegeerimise kokkulepped“ kavandavad muudatused käsitlevad ohutusalase uurimise täieliku või osalise delegeerimise kokkuleppeid. Ettepanekus käsitletakse seda, kui tähtis on eristada asutust ja uurimise läbiviimist; samuti käsitletakse seal selle riigi ülesandeid, kellele uurimine on delegeeritud. Sellega antakse võimalus delegeerida uurimine piirkondlikule õnnetuste ja intsidentide uurimise organisatsioonile.

Seda valdkonda on käsitletud määruse (EL) nr 996/2010 mitmes artiklis. Artiklis 6 on juttu lennuõnnetuste uurimisorganite vahelisest koostööst ning sellega antakse lennuõnnetuste uurimisorganile võimalus delegeerida vastastikusel kokkuleppel õnnetuse või tõsise intsidentide uurimise ülesanne mõnele teisele lennuõnnetuste uurimisorganile. Artikliga 7 asutatakse tsiviillennunduses toimunud õnnetuste uurimisorganite Euroopa võrgustik (ENCASIA), mida toetab Euroopa Komisjon ning mille üheks eesmärgiks on anda lennuõnnetuste uurimisorganite taotlusel artikli 6 kohaldamiseks asjakohast abi, sealhulgas (kuid mitte ainult) edastada nimekiri kättesaadavatest uurijatest, vahenditest ja uurimissuutlikkusest teistes liikmesriikides, et uurimist läbiviiv organ saaks neid vajaduse korral kasutada. Teadmiseks, et ENCASIA on juba kantud ICAO registrisse kui piirkondlik õnnetuste ja intsidentide uurimise organisatsioon. Sellest hoolimata ei ole määruse (EL) nr 996/2010 kohaselt lubatud lennuõnnetuste uurimisorganil delegeerida uurimist piirkondlikule õnnetuste ja intsidentide uurimise organisatsioonile (ENCASIA).

3.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Liidu nimel võetav seisukoht on toetada kavandatavat muudatust tervikuna.

On tõsi, et lisaks sellistele juhtumite, mille puhul liidu õigusaktid on juba kooskõlas 17. muudatust käsitleva ettepanekuga, on mõned punktid, kus selline vastavus puudub või ei ole kindel.

Siiski on esitatud muudatusettepaneku toetamiseks olemas olulised argumendid, kuna on selge, et otsuse selle kohta, kas määruse (EL) nr 996/2010 teatavaid üksikasju tuleks muuta ja/või kas tuleks teatada erinevustest vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38, võib vastu võtta ka hiljem.

Esimene põhjus muudatuse toetamiseks on see, et see väljendab rahvusvahelist konsensust, mille saavutasid paljude ICAO liikmesriikide eksperdid, sealhulgas mitmed Euroopa Liidu liikmesriikide eksperdid. Muudatuse eri elementide ühine eesmärk on parandada lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise rahvusvahelist süsteemi. Seisukoht, mille kohaselt liidu liikmesriigid kavandatavat muudatust ei toeta, võiks õõnestada selle eesmärgi nimel tehtavaid rahvusvahelisi jõupingutusi. Teiseks on oluline, et 17. muudatust toetataks tervikuna, kuna see sisaldab mitmeid omavahel seotud muudatusi. Otsus toetada ainult 17. muudatuse teatavaid osi oleks vastuolus kavandatava muudatuse sisemise loogikaga ja ohustaks 13. lisas sisalduvate eeskirjade ühtsust. Lõpetuseks tuleb märkida, et kuigi Euroopa õigusraamistikku lennuohutuse alaste uurimiste valdkonnas võib pidada nii kõikehõlmavaks kui ka tõhusaks, ei ole see nii mitmes teises ICAO liikmesriigis.

Nagu juba mainitud, ei piira eespool öeldu hilisemas etapis hinnangu andmist selle kohta, kas liit peaks muutma oma eeskirju ja/või otsustama, et tuleb teatada erinevustest. Mõlemal juhul teeb vajalikud algatused komisjon. Eelkõige juhul, kui komisjon peab vajalikuks teatada erinevusest, teeb ta asjakohase ettepaneku võtta vastu otsus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu 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 osaline³.

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 otsustavalt mõjutada liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁴.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on lepinguga, täpsemalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga loodud organ.

Akt, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon peab vastu võtma, on õigusliku toimega akt. Kavandatud aktil on õiguslikud tagajärjed, sest sellega muudetakse mitmeid standardeid, millega on võimalik luua rahvusvahelise õiguse kohaselt siduv juriidiline kohustus.

Lisaks hõlmab muudatus mitut soovitusena määratletud uuendust. Nimetusest hoolimata on need soovitused sellist laadi, et need muudavad olemasolevate standardite alusel kehtivat õiguslikku olukorda.

Kavandatav akt ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on kavandatud otsuse menetlusõiguslik alus 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 kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte 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

Käesoleva kavandatud akti eesmärk ja sisu on seotud ühise transpordipoliitikaga.

Ettepanekus esitatud otsuse materiaalõiguslik alus on seega ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Kokkuvõte

Ettepanekus esitatud otsuse õiguslik alus peaks seega olema Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9.

³ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁴ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogus seoses 13. lisa 17. muudatuse vastuvõtmisega

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 vaatelejastaatus.
- (3) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavaid.
- (4) ICAO nõukogu peaks 14. veebruaril 2019 toimuval 216. istungil võtma vastu Chicago konventsiooni 13. lisa 17. muudatuse, milles käsitletakse õnnetustest ja intsidentidest teatamist ning nende õigeaegset uurimist.
- (5) On asjakohane määrata kindlaks ICAO nõukogus liidu nimel võetav seisukoht, kuna kavandataval muudatusel on õiguslik toime ja see võib täielikult või osaliselt otsustavalt mõjutada liidu õiguse, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 996/2010⁵ sisu.
- (6) Muudatuse eesmärk on muuta järgmist: õnnetuste ja tõsiste intsidentide õigeaegne uurimine ning lõpparuande avaldamine; mõiste „volitatud esindaja“ määratlus; teatamist ja lõpparuannete levitamist käsitlevate sätete ühtlustamine; uurijate riiki sisenemise hõlbustamine; eksperdi õigused ja volitused; esialgsete ohutuslaste soovitusetega tutvumine; tõsiste intsidentide näidete loetelu ja uurimise delegeerimine.
- (7) Liit toetab kindlalt jõupingutusi, mida Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon teeb lennuohutuse suurendamiseks, tagades tsiviillennunduse ohutuse alaste uurimiste tõhususe, otstarbekuse ja kvaliteedi kõrge taseme.
- (8) Liidu seisukoha väljendavad need liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed,

⁵ 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).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) nõukogu 216. istungil liidu nimel võetav seisukoht on toetada rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) 13. lisa 17. muudatust käsitlevat ettepanekut, ilma et see piiraks õigust teatada erinevustest kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukohta väljendavad need liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*