



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.2.4.
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

**az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 13.
mellékletéhez kapcsolódó 17. módosítás elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

Ez a javaslat a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsában a Chicagói Egyezmény 13. mellékletéhez kapcsolódó 17. módosításnak az ICAO Tanács által, annak 216. ülészakán tervezett elfogadása tekintetében az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozatra vonatkozik.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. Egyezmény a nemzetközi polgári repülésről

A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. A Chicagói Egyezmény 1947. április 4-én lépett hatályba és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet.

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam részes fele.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet az ENSZ egyik szakosított intézménye. A szervezet célja és célkitűzése, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

Az ICAO Tanács az ICAO állandó szerve, amely az ICAO Közgyűlése által három éves időszakra választott 36 szerződő államból áll. A 2016–2019-es időszakban hét uniós tagállam képviseltette magát az ICAO Tanácsban.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény mellékleteit képező, nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok elfogadása.

2.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tervezett jogi aktusa

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa a 216. ülészakája során fogja elfogadni a Chicagói Egyezmény 13. mellékletéhez kapcsolódó, a balesetek és repülőesemények bejelentéséről és időben történő kivizsgálásáról szóló 17. módosítást (a továbbiakban: tervezett jogi aktus).

A tervezett jogi aktus célja a Chicagói Egyezmény *légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálásáról* szóló 13. mellékletének módosítása a balesetek kivizsgálásával foglalkozó bizottság harmadik ülésén (AIGP/3) elfogadott ajánlások, valamint a második magas szintű biztonsági konferencián (HLSC2015) megfogalmazott ajánlások alapján. A módosítás a következőkkel kapcsolatos változtatásokat vezeti be: a balesetek és súlyos repülőesemények időben történő kivizsgálása, valamint a zárójelentés közzététele; a „meghatalmazott képviselő” fogalommeghatározása; az értesítésekre vonatkozó rendelkezések összehangolása, valamint a zárójelentések terjesztése; a kivizsgálók belépésének megkönnyítése; a szakértők jogai és jogosultságai; a biztonsági ajánlástervezetekről folytatott konzultáció; a súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke; valamint a vizsgálatokkal kapcsolatos feladatok átruházása.

A 13. melléklet tekintetében javasolt módosítás a tervek szerint 2019 júliusában válna hatályossá és 2020. november 5-től lenne alkalmazandó.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. Főbb változtatások és azoknak a meglévő uniós szabályokhoz fűződő viszonya

A 13. melléklettel kapcsolatos 17. módosításra irányuló javaslat (a továbbiakban: javaslat) által bevezetett legfőbb változtatás a balesetek és súlyos repülőesemények időben történő kivizsgálásához, valamint a zárójelentés közzétételéhez kapcsolódik. Ez a második magas szintű biztonsági konferencián (HLSC2015) megfogalmazott ajánlásokon alapul. Voltak olyan balesetek, amikor az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam nem folytatta le a vizsgálatot, illetve nem egyezett bele, hogy annak lefolytatásával másik államot bízzanak meg, annak ellenére, hogy az üzemeltető állam vagy a gyártó állam szükségesnek tartotta az esemény kivizsgálását. Meg kell jegyezni, hogy vannak olyan standardok és ajánlott eljárások, amelyek feljogosítják az esemény bekövetkezésének helye szerinti államot, hogy mást bízson meg a vizsgálat lefolytatásával, de nincs olyan standard és ajánlott eljárás, illetve más olyan kritérium, amely feljogosítaná az államokat azt kérni, hogy mást bízzanak meg vizsgálat lefolytatásával. A HLSC2015 konferencián arra jutottak, hogy bizonyos vizsgálatokat nem folytathat le az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam, és azt javasolták, hogy az ICAO vizsgálja felül a 13. melléklet ezzel kapcsolatos rendelkezéseit, kellően figyelembe véve azt az esetet, amikor az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam nem folytatja le a 13. mellékletben előírt vizsgálatot és nem is áll szándékában másik tagállamot megbízni a vizsgálat lefolytatásával. Emlékeztetni kell arra, hogy az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam a 13. melléklet értelmében köteles vizsgálatot folytatni; a javaslat e kötelezettségek elmulasztása esetén – ami hátrányosan érinti a biztonságot – lenne alkalmazandó.

A javasolt „ajánlott eljárások”¹ arra az esetre vonatkoznak, amikor a 13. melléklet alapján a vizsgálatért felelős állam (esettől függően az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam vagy a lajstromozó állam) nem teljesíti kötelezettségeit. Más államok a meghatározottak szerint ekkor a feladat átruházását „kérhetik”. Abban az esetben, ha a vizsgálatért felelős állam nem intézkedik a 13. mellékletben előírtaknak megfelelően, az ajánlások értelmében a kérelmező államnak „a rendelkezésre álló információk alapján kell megindítania és lefolytatnia a vizsgálatot”. Ha azonban az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam megtagadja a vizsgálat átruházásával kapcsolatos kérést – ami az egyik lehetséges kimenetel –, a kérelmező állam nem folytatná le a vizsgálatot.

Az e változtatást kiváltó probléma normális esetben nem merül fel az uniós tagállamok között. A 996/2010/EU rendelet 5. cikke vizsgálati kötelezettséget ír elő, továbbá meghatározza az eseményvizsgálatok hatókörét és terjedelmét, valamint azt is, hogy az esetnek megfelelően melyik tagállam felelős a vizsgálatért. Amennyiben valamely tagállam nem tesz eleget e kötelezettségeknek, az az uniós jog megsértését jelentené, a Bizottság pedig jogosult lenne jogsértési eljárást indítani. A javasolt módosítás elfogadása esetében azonban, ha valamely tagállam nem tenne eleget vizsgálati kötelezettségeinek (azaz a 996/2010/EU rendelet szerinti, illetve ugyanígy a Chicagói Egyezmény 13. mellékletében foglalt kötelezettségeinek), intézkedésre adhat okot, az esettől függően a 13. melléklet új 5.1.3. vagy 5.3.2. pontja alapján.

Az időben történő kivizsgálással kapcsolatos másik téma a zárójelentések késedelmes közzétételéhez vagy a zárójelentés közzétételének elmulasztásához kapcsolódik. Az 5700 kg feletti maximális engedélyezett felszállótömegű légi járművek tekintetében 1990 és 2016 között 1157 halálos baleset kivizsgálására került sor, ami arra utal, hogy a zárójelentések 59 %-a nem volt nyilvánosan elérhető. E zárójelentések hiánya jelentős aggodalomra ad okot, mivel így nem állnak rendelkezésre a biztonsági intézkedések végrehajtásához szükséges

¹ A Chicagói Egyezmény 13. mellékletének 5.1.3. és 5.3.2. pontjában kifejtendő.

lényeges biztonsági információk. Bizonyos esetekben az ilyen vizsgálatokban részt vevő államok tisztában voltak a biztonsági kérdésekkel, de nem tudták terjeszteni az információt, mivel a vizsgálatot végző állam feladata volt, hogy közvéetegy az információkat akár zárójelentés, akár időközi nyilatkozat keretében.

Ezzel összefüggésben a javasolt „ajánlott eljárás”² „feljogosítaná” a vizsgálatban részt vevő államokat, hogy hozzájárulást kérjenek egy biztonsági kérdéseket tartalmazó nyilatkozat közzétételéhez abban az esetben, ha a vizsgálatot végző állam észszerű időn belül nem tenne közzé zárójelentést vagy időközi nyilatkozatot. A 996/2010/EU rendelet nem tartalmaz ilyen jellegű mechanizmust, de nem is lenne rá szükség (lásd a feladatátruházással kapcsolatban a fentiekben kifejtett megfontolást).

Meg kell jegyezni, hogy a fent említett két, „ajánlott eljárásaként” bemutatott elem megváltoztatja az üggyel kapcsolatos jogi helyzetet abban az értelemben, hogy azok kihatnak a már meglévő standardokból fakadó feladatok ICAO-államok közötti megosztására.

A balesetek kivizsgálásával foglalkozó bizottság (AIGP/3) a következő területeken javasolta, hogy a 13. melléklethez kapcsolódó 17. módosítás keretében vezessenek be változtatásokat: a „meghatalmazott képviselő” fogalom meghatározása; az értesítésekre vonatkozó rendelkezések összehangolása, valamint a zárójelentések terjesztése; a kivizsgálók belépésének megkönnyítése; a szakértők jogai és jogosultságai; a biztonsági ajánlástervezetetről folytatott konzultáció; a súlyos repülésesemények példáinak jegyzéke; valamint a vizsgálattal kapcsolatos feladatok átruházása.

Ami az „meghatalmazott képviselő” fogalom meghatározásával kapcsolatos módosítást illeti, a javasolt szöveg összhangban van a 996/2010/EU rendelet 2. cikkének az „meghatalmazott képviselő” fogalom meghatározását tartalmazó 2. pontjával, amely szerint a valamely tagállam által kijelölt meghatalmazott képviselőt az eseményvizsgálatokat végző hatóságtól kell kirendelni. Az Unióban már minden tagállam létrehozott állandó és független légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságot.

Az értesítésekre vonatkozó rendelkezések összehangolását és a zárójelentések terjesztését illetően a javasolt módosítások a 13. melléklet különféle rendelkezéseit hangolják össze a melléklet többi részével. Értékelni kell e változtatások uniós szabályokra gyakorolt hatását, és szükség esetén az eltérésekről értesítés küldhető.

Az 5.24. pont alatti 2. megjegyzés tekintetében javasolt, a „kivizsgálók belépésének megkönnyítésével” kapcsolatos módosítás arra kívánja emlékeztetni a tagállamokat, hogy egy adott államon belül az eseményvizsgálatokat végző hatóságok és a vámhatóságok között létrejött előzetes megállapodások felgyorsíthatják a kivizsgálást végző személyzet és a felszerelésük belépését. A 996/2010/EU rendelet 12. cikke e célkitűzés eléréséhez az eseményvizsgálatokhoz kapcsolódó tevékenységekben valószínűleg részt vevő hatóságokkal kötendő előzetes megállapodások útján járul hozzá, amelyek a műszaki vizsgálat körültekintő és hatékony lefolytatását hivatottak lehetővé tenni.

A szakértők, illetve a meghatalmazott képviselők jogaihoz és jogosultságaihoz kapcsolódó esetleges zavarok elkerülése érdekében az 5.27. pont címéből javasolt törölni a „részvétele” szót, hiszen hasonlít az 5.18. és 5.23. pont címéhez, amelynek értelmében a részt vevő államok jogosultak a vizsgálatban való részvételre meghatalmazott képviselőket kijelölni. Értékelni kell e változtatások uniós szabályokra gyakorolt hatását, és szükség esetén az eltérésekről értesítés küldhető.

² Az egyezmény 13. mellékletének 6.6.1. pontjában kifejtendő.

A 6.8. ponthoz javasolt megjegyzés célja, hogy tájékoztassák a vizsgálatot végző államot arról, hogy lehetősége van a vizsgálatban részt vevő államokkal egyeztetni a biztonsági ajánlástervezetokról. Ez a szöveg összhangban van a 996/2010/EU rendelet 17. cikkével, amelynek értelmében az eseményvizsgálat bármely szakaszában, az érintett felekkel folytatott megfelelő konzultációt követően az eseményvizsgálatokat végző uniós hatóság elküldi a megítélése szerint szükséges biztonsági ajánlásokat.

„A súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke” című C. függelék tekintetében javasolt módosítás segítséget kíván nyújtani az eseményvizsgálatokat végző hatóságok számára azzal kapcsolatos értékeléseikhez, hogy egy esemény balesetnek, súlyos repülőeseménynek vagy csupán repülőeseménynek minősül-e. A jegyzék nem teljes és a jövőben még változni fog, hogy figyelembe lehessen venni az olyan új veszélyforrásokat is, mint a pilóta nélküli légi járművek vagy a kiberbiztonsági rések. Tartalmaz továbbá egy rövid, arra vonatkozó iránymutatást is az eseményvizsgálatokat végző hatóságok számára, hogy kockázatalapú elemzési megközelítést kell alkalmazni annak meghatározásakor, hogy egy esemény súlyos repülőesemény volt-e. A C. függelékbe az Aviation Risk Management Solutions (ARMS) keretében létrehozott eseménykockázati besorolási (ERC) mátrix egyszerűsített változatát is javasolt belefoglalni.

A 996/2010/EU rendelet „A súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke” című melléklete az olyan események tipikus példáit tartalmazza, amelyek valószínűleg súlyos repülőeseménynek minősülnek. A jegyzék nem teljes, csupán iránymutatásként szolgál a „súlyos repülőesemény” fogalmának meghatározásához. Az Unió éppen ezért örömdetesnek tart minden olyan kezdeményezést, amely segíthet összehangolt módon meghatározni, mi minősül súlyos repülőeseménynek. A javasolt kiegészítések nem felelnek meg a 996/2010/EU rendelet mellékletében szereplő hasonló tételeknek. Mindazonáltal észszerűnek tűnnek és a szándékukat tekintve összhangban állnak a már felsorolt tételekkel. Ha azonban e tételek közül egy vagy több problémát okozna, az eltérésekről egy későbbi szakaszban még mindig lehet értesítést küldeni.

„A vizsgálat lefolytatásához kapcsolódó megbízási megállapodások” című F. függelék tekintetében javasolt módosítás a biztonsági eseményvizsgálathoz kapcsolódó teljes körű vagy részleges megbízási megállapodásokra vonatkozik. Ez a javaslat az intézmény és a vizsgálat lefolytatása közötti különbségtétel fontosságával és a vizsgálattal megbízott állam felelősségével foglalkozik. Lehetőséget biztosít arra, hogy a vizsgálattal egy balesetek és repülőesemények kivizsgálásával foglalkozó regionális szervezetet bízzanak meg.

A 996/2010/EU rendeletben számos cikk foglalkozik ezzel a kérdéssel. A 6. cikk az eseményvizsgálatokat végző hatóságok közötti együttműködéssel foglalkozik; lehetőséget biztosít az eseményvizsgálatokat végző hatóság számára, hogy kölcsönös megállapodás alapján egy adott baleset vagy súlyos repülőesemény kivizsgálásával egy másik eseményvizsgálatokat végző hatóságot bízson meg. A 7. cikk létrehozza a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatát, amelyet az Európai Bizottság támogat, továbbá célkitűzései közé tartozik, hogy a 6. cikk alkalmazása céljából az eseményvizsgálatot végző hatóságok kérésére megfelelő segítséget nyújtson többek között a vizsgálatot folytató hatóság által esetlegesen hasznosítható, más tagállamokban rendelkezésre álló kivizsgálók, eszközök és kapacitások jegyzékének rendelkezésre bocsátásával. Tájékoztatásképpen, a polgári légiközlekedési eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózata balesetek és repülőesemények kivizsgálásával foglalkozó regionális szervezetként már szerepel az ICAO nyilvántartásában. Mindazonáltal a 996/2010/EU rendelet nem teszi lehetővé, hogy az eseményvizsgálatot végző hatóság egy balesetek és repülőesemények kivizsgálásával foglalkozó regionális szervezetet (a polgári légiközlekedési

eseményvizsgálatokat végző hatóságok európai hálózatát) bízta meg a vizsgálat lefolytatásával.

3.2. Az Unió által képviselendő álláspont

Az Unió által képviselendő javasolt álláspont az, hogy teljes egészében támogatni kell a javasolt módosítást.

Igaz ugyan, hogy bizonyos esetekben az uniós jogszabályok már összhangban vannak a 17. módosítás keretében javasolt változtatásokkal, egyes pontok esetében azonban hiányzik vagy gyenge az összhang.

Jóllehet fontos érvek szólnak a benyújtott módosítás támogatása mellett, magától értetődő, hogy egy későbbi szakaszban még lehet dönteni arról, hogy bizonyos részleteket illetően kell-e módosítani a 996/2010/EU rendeletet, és/vagy szükség van-e arra, hogy a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban értesítést küldjenek az eltérésekről.

A módosítás támogatásának első oka, hogy az az ICAO-tagállamok széles köréből érkező szakértők – köztük számos uniós tagállami szakértő – által elért nemzetközi konszenzus eredménye. A különböző elemek módosítása tekintetében a közös célkitűzés a légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálása nemzetközi rendszerének javítása. Ez egy olyan helyzet, hogy ha az uniós tagállamok nem támogatják a javasolt módosítást, az veszélybe sodorhatná az erre irányuló nemzetközi erőfeszítéseket. Másrészt már csak azért is elengedhetetlen a 17. módosítást teljes egészében támogatni, mert számos olyan változtatást vezet be, amelyek egymáshoz kapcsolódnak. A 17. módosítás csupán egyes részeinek támogatására vonatkozó döntés zavart okozna a javasolt módosítás belső logikájában és azzal a veszéllyel járna, hogy tovább csökken a 13. mellékletben foglalt szabályok közötti összhang. Végezetül meg kell jegyezni, hogy míg a légiközlekedési eseményvizsgálatokkal kapcsolatos európai jogi keret átfogónak és egyben hatékornak is tekinthető, számos más ICAO-tagállamban nem ez a helyzet.

Mint már említettük, a fentiek nincsenek hatással a későbbi szakaszban azzal kapcsolatban elvégzendő értékelésre, hogy az Uniónak kell-e módosítania saját szabályait és/vagy határoznia az eltérésekről szóló értesítés küldéséről. Az Európai Bizottság mindegyik esetben meg fogja tenni a szükséges lépéseket. Különösen abban az esetben, ha azt látja, hogy eltérésekről kell értesítést küldeni, megfelelő javaslatot fog kidolgozni az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerint elfogadandó határozatról.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik *„a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”*.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak³.

³ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a kérdéses szervre irányadó nemzetközi jog szabályainak alkalmazása révén joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”⁴.

4.1.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet egy megállapodás, mégpedig a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény által létrehozott szerv.

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által elfogadandó jogi aktus joghatással bíró jogi aktus. A tervezett jogi aktus joghatással bír, mivel számos standardot módosít, ami a nemzetközi jog alapján jogilag kötelező erejű kötelezettséget teremthet.

Ráadásul a módosítás számos olyan változtatást is bevezet, amely „ajánlásnak” minősül. Megnevezésük ellenére, ezek az „ajánlások” természetükből fakadóan megváltoztatják a meglévő standardok nyomán kialakult jogi helyzetet.

A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem is módosítja a megállapodás intézményi kereteit.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. **Anyagi jogalap**

4.2.1. *Általános elvek*

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegüként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közös közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

4.3. **Következtetés**

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

⁴

A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsában a 13. mellékletéhez kapcsolódó 17. módosítás elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).
- (2) A tagállamok a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.
- (3) A Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi standardokat és ajánlott eljárásokat fogadhat el.
- (4) Az ICAO Tanács a 2019. február 14-én kezdődő 216. ülészaka során fogja elfogadni a Chicagói Egyezmény 13. mellékletéhez kapcsolódó, a balesetek és repülőesemények bejelentéséről és időben történő kivizsgálásáról szóló 17. módosítást.
- (5) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspontot, mivel a javasolt módosítás joghatással bír, valamint részben vagy egészben meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jog, nevezetesen a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ tartalmát.
- (6) A módosítás célja a következőkkel kapcsolatos változtatások bevezetése: a balesetek és súlyos repülőesemények időben történő kivizsgálása, valamint a zárójelentés közzététele; a „meghatalmazott képviselő” fogalommeghatározása; az értesítésekre vonatkozó rendelkezések összehangolása, valamint a zárójelentések terjesztése; a kivizsgálók belépésének megkönnyítése; a szakértők jogai és jogosultságai; a biztonsági ajánlástervezetetről folytatott konzultáció; a súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke; valamint a kivizsgálással kapcsolatos feladatok átruházása.
- (7) Az Unió határozottan támogatja az ICAO ezen erőfeszítéseit, amelyek célja, hogy a légiközlekedési biztonsági vizsgálatok nagyfokú hatékonyságának, célszerűségének és minőségének biztosítása révén javuljon a légi közlekedés biztonsága.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).

- (8) Az Unió álláspontját az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamok közösen eljárva képviselik,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) Tanácsának 216. ülészakán az Unió által képviselendő álláspontnak támogatnia kell a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 13. mellékletével kapcsolatban javasolt 17. módosítást a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti, eltérésekről való tájékoztatáshoz való jog sérelme nélkül.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot az ICAO Tanácsban tagsággal rendelkező uniós tagállamok közösen eljárva képviselik.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*