EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 4.2.2019
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta liitteeseen 13 tehtävää muutosta 17 koskevan päätöksen hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvostossa unionin puolesta esitettävästä kannasta Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 muutoksen 17 suunniteltuun hyväksymiseen ICAOn neuvoston 216. istunnossa.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä. Chicagon yleissopimus tuli voimaan 4. huhtikuuta 1947, ja sillä perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia.

2.2. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö. Järjestön tavoitteena on kehittää kansainvälisen lentoliikenteen periaatteita ja tekniikoita sekä edistää kansainvälisen lentoliikenteen suunnittelua ja kehittämistä.

ICAOn neuvosto on ICAOn pysyvä elin, ja sen jäseninä ovat 36 sopimusvaltiota, jotka ICAOn yleiskokous valitsee kolmeksi vuodeksi. ICAOn neuvostossa on kaudella 2016–2019 seitsemän EU:n jäsenvaltiota.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklassa lueteltuihin ICAOn neuvoston pakollisiin tehtäviin kuuluu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen hyväksyminen.

2.3. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön suunniteltu säädös

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston on määrä hyväksyä 216. istunnossaan Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 muutos 17, joka koskee onnettomuuksista ja vaaratilanteista raportointia ja niiden ripeää tutkintaa, jäljempänä ’suunniteltu säädös’.

Suunnitellun säädöksen tarkoituksena on muuttaa Chicagon yleissopimuksen liitettä 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) eli ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa liitettä onnettomuuksien tutkintalautakunnan kolmannen kokouksen (AIGP/3) suositusten ja toisen korkean tason turvallisuuskonferenssin (HLSC2015) suosituksen perusteella. Muutoksella otetaan käyttöön seuraavilla aloilla tapahtuneita muutoksia: onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden ripeä tutkinta ja loppuraportin antaminen, valtuutetun edustajan määritelmä, ilmoittamista koskevien säännösten yhdenmukaistaminen ja loppuraporttien levittäminen, tutkijoiden maahanpääsyn helpottaminen, asiantuntijan oikeudet, turvallisuutta koskevien suositusluonnosten tarkastelu, esimerkkiluettelo vakavista vaaratilanteista ja tutkinnan siirtäminen toisen valtion vastuulle.

Liitteen 13 muutoksen ehdotetaan tulevan voimaan heinäkuussa 2019, ja sen soveltamisen suunnitellaan alkavan 5. marraskuuta 2020.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Tärkeimmät muutokset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

Suurin muutos, joka esitetään liitteen 13 muutosta 17 koskevassa ehdotuksessa, jäljempänä ’ehdotus’, liittyy onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden ripeään tutkintaan ja

loppuraportin antamiseen. Se perustuu toisen korkean tason turvallisuuskonferenssin (HLSC2015) suositukseen. On tapahtunut onnettomuuksia, jolloin tapahtumavaltio ei ole suorittanut tai suostunut siirtämään tutkintaa toiselle valtiolle, kun taas lentotoiminnan harjoittajan valtio tai valmistus-/suunnitteluvaltio piti tapahtuman tutkimista tarpeellisena. On huomattava, että on standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, jotka antavat tapahtumavaltiolle oikeuden tutkinnan siirtämiseen, mutta ei ole olemassa standardeja ja suositeltuja menettelytapoja eikä muita perusteita, jotka antaisivat muille valtioille oikeuden pyytää tutkinnan siirtämistä. HLSC2015-konferenssissa katsottiin, että tapahtumavaltio ei aina suorita kaikkia tarvittavia tutkintoja, ja suositteli, että ICAO tarkastelee uudelleen liitteessä 13 olevia asiaa koskevia säännöksiä ottaen asianmukaisesti huomioon tilanteen, jossa tapahtumavaltio ei tee liitteessä 13 vaadittua tutkintaa eikä aio siirtää tutkintaa toiselle valtiolle. On syytä muistaa, että tapahtumavaltiolla on liitteessä 13 vaaditut tutkintavelvoitteet. ehdotusta on tarkoitus soveltaa silloin, kun tällaisia velvoitteita ei noudateta ja kun tämä vaikuttaa turvallisuuteen kielteisesti.

Ehdotetut ”suositeltavat menettelytavat”[1] koskevat tapausta, jossa tutkinnasta liitteen 13 mukaisesti vastaava valtio (tapauksen mukaan tapahtumavaltio tai rekisteröintivaltio) ei täytä velvollisuuksiaan. Muut valtiot, sellaisina kuin ne on yksilöity, voivat tällöin pyytää tutkinnan siirtämistä. Jos asiasta vastaava valtio ei toteuta toimenpiteitä liitteen 13 mukaisesti, suosituksissa määrätään, että pyynnön esittävän valtion olisi käynnistettävä ja suoritettava tutkinta saatavilla olevien tietojen avulla. Jos tapahtumavaltio kuitenkin kieltäytyy siirtämästä tutkintaa pyynnön mukaan, mikä on yksi mahdollinen lopputulos, pyynnön esittänyt valtio ei suorittaisi tutkintaa.

Tähän muutokseen johtaneen ongelman ei yleensä pitäisi tapahtua unionin jäsenvaltioiden välillä. Asetuksen (EU) N:o 996/2010 5 artiklassa vahvistetaan velvoitteet tutkia ja määritellä turvallisuustutkinnan soveltamisala ja laajuus sekä määritellään, mikä jäsenvaltio on asiassa vastuussa. Jos jokin jäsenvaltio ei noudata näitä velvoitteita, kyseessä on unionin lainsäädännön rikkominen, ja komissiolla olisi oikeus käynnistää rikkomusmenettely. Jos ehdotettu muutos hyväksyttäisiin, voitaisiin tapauksen mukaan liitteessä 13 olevien 5.1.3 ja 5.3.2 kohdan mukaan ryhtyä toimiin, jos jäsenvaltio ei täytä tutkintavelvollisuuksiaan (asetuksen (EU) N:o 996/2010 ja vastaavasti Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 mukaisesti).

Toinen ripeään tutkintaan liittyvä aihe on loppuraporttien antaminen myöhässä tai niiden antamatta jättäminen. Tarkasteltaessa vuosina 1990–2016 tapahtuneita 1 157:ää kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa oli mukana sellaisia ilma-aluksia, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa oli yli 5 700 kilogrammaa, todettiin, että 59 prosenttia loppuraporteista ei ollut julkisesti saatavilla. Näiden loppuraporttien puuttuminen on merkittävä huolenaihe, sillä tällöin niihin sisältyviä turvallisuustietoja ei voida hyödyntää uusien turvallisuustoimien käyttöönottamiseksi. Joissakin tapauksissa tällaisiin tutkintoihin osallistuneet valtiot olivat tietoisia turvallisuusongelmista mutta eivät pystyneet levittämään tietoa niistä, koska vastuu tietojen levittämisestä joko loppuraportissa tai välilausunnossa oli tutkinnan suorittavalla valtiolla.

Tässä yhteydessä ehdotettu suositeltu menettelytapa[2] antaisi tutkimukseen osallistuville valtioille oikeuden pyytää suostumusta lausunnon antamiseen turvallisuusongelmista, jos tutkinnan tekevä valtio ei julkaise loppuraporttia tai välilausuntoa kohtuullisessa ajassa. Tällainen mekanismi ei sisälly asetukseen (EU) N:o 996/2010, eikä sitä tarvittaisikaan (ks. tutkinnan siirtoa koskeva kohta).

---

1 Tulevat Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 olevat 5.1.3 ja 5.3.2 kohta.

2 Tuleva Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 oleva 6.6.1 kohta.

On huomattava, että edellä mainitut kaksi kohtaa, jotka esitetään suositeltuina menettelytapoina, muuttavat asiaa koskevaa oikeudellista asemaa siinä mielessä, että ne vaikuttavat jo olemassa olevien standardien mukaisten tehtävien jakoon ICAOn jäsenvaltioiden välillä.

Muita aloja, joilla onnettomuuksien tutkintalautakunta on suositellut muutoksia (AIGP/3) liitteeseen 13 tehtävän muutosehdotuksen 17 osana, ovat seuraavat: ’valtuutetun edustajan’ määritelmä, ilmoittamista koskevien säännösten yhdenmukaistaminen ja loppuraporttien levittäminen, tutkijoiden maahanpääsyn helpottaminen, asiantuntijan oikeudet, turvallisuutta koskevien suositusluonnosten tarkastelu, esimerkkiluettelo vakavista vaaratilanteista ja tutkinnan siirtäminen toiselle valtiolle.

’Valtuutetun edustajan’ määritelmän muuttamisen osalta ehdotettu teksti vastaa asetuksen (EU) N:o 996/2010 2 artiklan 2 kohtaa, jossa määritellään ’valtuutettu edustaja’ ja todetaan, että jäsenvaltion nimeämän valtuutetun edustajan on oltava turvallisuustutkintaviranomaisesta. Unionissa kaikki jäsenvaltiot ovat perustaneet pysyvän ja riippumattoman ilmailun alan tutkintaviranomaisen.

Ilmoittamista koskevien säännösten yhdenmukaistamisen ja loppuraporttien levittämisen osalta ehdotetuissa muutoksissa mukautetaan liitteen 13 eri määräyksiä liitteen muuhun osaan. Näiden muutosten vaikutusta unionin sääntöihin olisi arvioitava, ja tarvittaessa voitaisiin ilmoittaa eroavuudesta.

Tutkijoiden maahanpääsyn helpottamista koskevan 5.24 kohdan huomautuksen 2 ehdotetulla muutoksella on tarkoitus muistuttaa jäsenvaltioita siitä, että tietyn valtion onnettomuustutkintaviranomaisten ja tulliviranomaisten välillä tehtävillä ennakkosopimuksilla on mahdollista nopeuttaa tutkintahenkilöstön ja -kaluston maahanpääsyä. Asetuksen (EU) N:o 996/2010 12 artiklalla edistetään tämän tavoitteen täytäntöönpanoa sellaisten kehittyneiden järjestelyjen avulla, jotka olisi otettava käyttöön muiden turvallisuustutkintaan liittyviin toimiin mahdollisesti osallistuvien viranomaisten kanssa, jotta tekninen tutkinta voitaisiin suorittaa huolellisesti ja tehokkaasti.

Jotta vältettäisiin asiantuntijan ja valtuutetun edustajan oikeuksia koskeva mahdollinen epätietoisuus, sana ”osallistuminen” ehdotetaan poistettavaksi 5.27 kohdan otsikosta, koska se muistuttaa otsikkoa 5.18 ja 5.23 kohdassa, joissa osallistuvilla valtioilla on oikeus nimetä tutkintaan valtuutettuja edustajia. Näiden muutosten vaikutusta unionin sääntöihin olisi arvioitava, ja tarvittaessa voitaisiin ilmoittaa eroavuudesta.

Ehdotetulla huomautuksella 6.8 kohtaan on tarkoitus antaa tutkimuksen suorittavalle valtiolle tieto mahdollisuudesta koordinoida turvallisuussuositusluonnoksia tutkintaan osallistuvien valtioiden kanssa. Tämä teksti vastaa asetuksen (EU) N:o 996/2010 17 artiklaa, jonka mukaan unionin ilmailualan onnettomuusviranomaiset antavat missä tahansa turvallisuustutkinnan vaiheessa ja asianomaisia osapuolia asianmukaisesti kuultuaan tarpeellisina pitämänsä turvallisuussuositukset.

Ehdotetuilla muutoksilla, jotka koskevat vakavien vaaratilanteiden esimerkkiluettelon sisältävää liitettä C, on tarkoitus auttaa ilmailun alan tutkintaviranomaisia arvioimaan, onko tapahtuma onnettomuus, vakava vaaratilanne vai pelkkä vaaratilanne. Luettelo ei ole tyhjentävä vaan se päivittyy myöhemmin, jotta esimerkiksi miehittämättömien ilma-alusten tai kyberturvallisuusrikkomusten kaltaiset uudet vaarat voidaan ottaa huomioon. Se sisältää myös lyhyen ohjeistuksen ilmailun alan tutkintaviranomaisille riskiperusteisen analyysin soveltamisesta silloin, kun on määritettävä, onko vaaratilanne vakava. Liitteeseen ehdotetaan sisällytettävän yksinkertaistettu versio liitteessä C olevasta ilmailuriskien hallintaratkaisuja (Aviation Risk Management Solutions, ARMS) koskevasta riskienluokittelumatriisista (ERC).

Asetuksen (EU) N:o 996/2010 liite ”Esimerkkiluettelo vakavista vaaratilanteista” sisältää tyypillisiä esimerkkejä vaaratilanteista, jotka todennäköisesti ovat vakavia. Luettelo ei ole tyhjentävä vaan toimii ainoastaan ohjeena ”vakavan vaaratilanteen” määrittämiseen. Näin ollen unioni suhtautuu myönteisesti kaikkiin aloitteisiin, jotka voivat auttaa määrittämään vakavan vaaratilanteen yhdenmukaisella tavalla. Ehdotetuille kohdille ei löydy vastaavia säännöksiä asetuksen (EU) N:o 996/2010 liitteestä. Ne vaikuttavat kuitenkin kohtuullisilta ja samanhenkisiltä kuin jo luetellut kohdat. Jos yksi tai useampi näistä kohdista kuitenkin aiheuttaa ongelmia, eroavuuksista voidaan ilmoittaa myöhemmin.

Tutkinnansiirtosopimuksia koskevassa liitteessä F viitataan täydellisiin tai osittaisiin turvallisuustutkinnan siirtosopimuksiin. Tässä ehdotuksessa käsitellään sitä, kuinka tärkeää on tehdä ero tutkinnan käynnistämisen ja tutkinnan suorittamisen välillä, sekä sen valtion vastuuta, jolle tutkinta on siirretty. Ehdotus antaa mahdollisuuden siirtää tutkinta alueellisille onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintajärjestöille (RAIO).

Asetuksessa (EU) N:o 996/2010 on useita artikloja, joissa käsitellään näitä asioita. Sen 6 artiklassa käsitellään turvallisuustutkintaviranomaisten yhteistyötä, ja siinä annetaan turvallisuustutkintaviranomaiselle mahdollisuus siirtää onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tutkinta toiselle turvallisuustutkintaviranomaiselle yhteisestä sopimuksesta. Asetuksen 7 artiklalla perustetaan Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto (ENCASIA), jota Euroopan komissio tukee ja jonka yhtenä tavoitteena on antaa turvallisuustutkintaviranomaisten pyynnöstä 6 artiklan soveltamiseen tarvittavaa apua muun muassa antamalla käyttöön luettelo muissa jäsenvaltioissa käytettävissä olevista tutkijoista, laitteista ja valmiuksista, joita tutkintaa suorittavan viranomaisen on mahdollista käyttää. Mainittakoon, että ENCASIA mainitaan jo alueellisena onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintajärjestönä ICAOn rekisterissä. Asetuksessa (EU) N:o 996/2010 ei kuitenkaan mahdollisteta tutkinnan siirtoa turvallisuustutkintaviranomaiselta alueelliselle onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintajärjestölle (ENCASIA).

3.2. Unionin puolesta otettava kanta

Ehdotettu unionin kanta on tukea ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

On totta, että niiden tapausten lisäksi, joissa unionin lainsäädäntö on jo muutoksessa 17 ehdotettujen muutosten mukainen, on joitakin kohtia, joissa tällaista mukauttamista ei ole tai se ei ole varmaa.

On kuitenkin olemassa merkittäviä argumentteja, jotka puoltavat muutoksen tukemista sellaisena kuin se esitetään, kun pidetään mielessä se, että päätös siitä, olisiko asetusta (EU) N:o 996/2010 muutettava tietyiltä osin ja/tai olisiko ilmoitettava eroavaisuuksia Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti, voidaan vielä tehdä myöhemmin.

Ensimmäinen syy muutoksen tukemiseen on se, että se edustaa lukuisista ICAOn jäsenvaltioista tulevien asiantuntijoiden, myös useista Euroopan unionin jäsenvaltioista tulevien asiantuntijoiden, saavuttamaa kansainvälistä yhteisymmärrystä. Muutoksen eri osien yhteisenä tavoitteena on parantaa ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa kansainvälistä järjestelmää. Tilanne, jossa unionin jäsenvaltiot eivät tue ehdotettua muutosta, vaarantaisi tältä osin kansainväliset pyrkimykset. Toiseksi on tärkeää, että muutosta 17 tuetaan kokonaisuudessaan, koska siihen sisältyy useita muutoksia, jotka liittyvät toisiinsa. Päätös tukea vain osia muutoksesta 17 johtaisi siihen, että ehdotetun muutoksen sisäinen logiikka häiriintyy, ja vaarana olisi, että liitteeseen 13 sisältyvät säännöt olisivat entistä epäsuhteisempia. Lopuksi on todettava, että EU:n oikeudellista kehystä ilmailun turvallisuustutkinnan alalla voidaan pitää sekä kattavana että tehokkaana, mutta näin ei ole monissa muissa ICAOn jäsenvaltioissa.

Kuten edellä jo mainittiin, edellä sanottu ei rajoita myöhemmässä vaiheessa tehtävää arviointia siitä, pitäisikö unionin muuttaa omia sääntöjään ja/tai päättää eroavaisuuksien ilmoittamisesta. Kummassakin tapauksessa komissio tekee tarvittavat aloitteet. Etenkin jos komissio katsoo, että on ilmoitettava eroavuudesta, se tekee asiassa ehdotuksen päätökseksi SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä "*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita*".

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen osapuoli[3].

Ilmaisu "*säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia*" kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka "*voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännöstön sisältöön, jonka unionin lainsäätäjä antaa*"[4].

4.1.2. Soveltaminen kyseessä olevaan tapaukseen

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sopimuksella perustettu elin eli kansainvälinen siviili-ilmailun yleissopimus.

Säädös, joka Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön on määrä antaa, on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia. Suunnitellulla säädöksellä on oikeusvaikutuksia, koska sillä muutetaan useita standardeja, joilla voidaan luoda kansainvälisen oikeuden mukainen sitova oikeudellinen velvoite.

Lisäksi muutoksessa esitetään joukko suosituksiksi nimettyjä muutoksia. Nämä suositukset ovat nimityksestään huolimatta luonteeltaan sellaisia, että ne muuttavat jo olemassa olevien standardien mukaista oikeudellista tilannetta.

Suunnitellulla säädöksellä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Tämän vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden

[3] Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

[4] Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

toinen tavoite tai osatekijä on ainoastaan liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavalla päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta, eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

4.2.2. Soveltaminen kyseessä olevaan tapaukseen

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

4.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

2019/0034 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Euroopan unionin puolesta esitettävästä kannasta liitteeseen 13 tehtävää muutosta 17 koskevan päätöksen hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva yleissopimus, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, joka sääntelee kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).

(2) Jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä.

(3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.

(4) ICAOn neuvoston 216. istunnossa 14 päivänä helmikuuta 2019 on määrä hyväksyä Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 muutos 17, joka koskee raportointia ja onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ripeää tutkintaa.

(5) On aiheellista määrittää kanta, joka on otettava unionin puolesta ICAOn neuvostossa, koska ehdotetulla muutoksella on oikeusvaikutus ja se voi kokonaan tai osittain vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010[5], sisältöön.

(6) Muutoksen tarkoituksena on tehdä seuraavat muutokset onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden ripeän tutkinnan ja loppuraportin antamisen aloilla: ’valtuutetun edustajan’ määritelmä, ilmoittamista koskevien säännösten yhdenmukaistaminen ja loppuraporttien levittäminen, tutkijoiden maahanpääsyn helpottaminen, asiantuntijan oikeudet, turvallisuutta koskevien suositusluonnosten tarkastelu, esimerkkiluettelo vakavista vaaratilanteista ja tutkinnan siirtäminen toiselle valtiolle.

(7) Unioni tukee voimakkaasti näitä ICAOn pyrkimyksiä parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla siviili-ilmailun turvallisuustutkinnan tehokkuuden, tarkoituksenmukaisuuden ja laadun korkea taso.

(8) Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä,

[5] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 12.11.2010, s. 35).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 216. istunnossa unionin puolesta esitettävä kanta on tukea kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, liitteeseen 13 ehdotettua muutosta 17, sanotun kuitenkaan rajoittamatta oikeutta ilmoittaa eroavuuksista Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja