EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) vad gäller den planerade ändringen av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör

i) den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao) i fråga om den planerade ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) och

ii) den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter det att Icao tillkännagett antagandet av ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till konventionen angående internationell civil luftfart i respektive skrivelse, med en uppmaning till dess avtalsslutande stater att anmäla eventuella avvikelser eller att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1 Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) inrättades genom Chicagokonventionen, som trädde i kraft den 4 april 1947.

Samtliga EU-medlemsstater är avtalsslutande parter i Chicagokonventionen.

2.2 Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna. Organisationens mål och syften är att utveckla principer och teknik för den internationella luftfarten samt att främja planering och utveckling av internationell lufttransport.

Icao-rådet är ett permanent organ inom Icao bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. För perioden 2025–2028 är sex EU-medlemsstater representerade i Icao-rådet.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standarder och rekommenderade metoder, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande.

Efter antagandet av sådana åtgärder måste de avtalsslutande staterna i Icao efterleva dem eller anmäla antingen sitt ogillande eller eventuella avvikelser från åtgärderna innan de träder i kraft och blir rättsligt bindande.

Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

2.3 Icaos planerade akt och dess förhållande till befintliga unionsbestämmelser

Under sitt 237:e möte, eller eventuella efterföljande möten, förväntas Icao-rådet behandla och anta följande:

– Ändring 20 av bilaga 13 –*Aircraft Accident and Incident Investigation*, som tas upp i skrivelse AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36–25/43 och skrivelse AN 8/3–23/18 är ett resultat av överläggningarna vid det sjunde respektive åttonde mötet i *Accident Investigation Panel* (AIGP/7 och AIGP/8), det tredje mötet i *Safety Information Protection Implementation Group* (SIP-IG/3), det femte mötet i *Safety Management Panel* (SMP/5), det nionde mötet i *Remotely Piloted Aircraft Systems Panel* (RPASP/9) och det femte mötet i *Aerodrome Design and Operations Panel* (ADOP/WG/5).

– Den rör bestämmelser om flygolyckor, avseende bland annat olagliga handlingar, utredning av scenarier med intressekonflikter (*aircraft downing*), bevismaterial och krav på rapportering av uppgifter om olyckor/tillbud (ADREP). Hänvisningar till bilaga 13 förekommer i de föreslagna ändringarna av bilaga 6 om skydd av registreringar från flygfärdskrivare, utan att detta påverkar bilaga 13. Slutligen omfattar den en konsekvensuppdatering av bilaga 19 när det gäller definitionen av det statliga säkerhetsprogrammet (*State Safety Programme* – SSP) samt en anmärkning om systemet för insamling och behandling av säkerhetsdata (*Safety Data Collection and Processing System* – SDCPS).

– Ovanstående ändring kan påverka EU-lagstiftningen, vilket förklaras närmare nedan.

Den planerade ändringen omfattar följande områden:

– När det gäller uppdateringen om olagliga handlingar och efterforskningar i scenarier med intressekonflikter syftar den föreslagna ändringen till att klargöra och skärpa ansvaret för den stat där händelsen äger rum, i samband med utredningar av flygolyckor, särskilt när det gäller fall av olaglig inblandning. I fall där sådan iblandning lett till olyckor har vissa stater avslutat säkerhetsutredningar utan att utfärda en slutrapport, vilket undergräver målen att ta fasta på lärdomar för att förbättra flygsäkerheten. Ändringsförslaget innehåller en not som syftar till att klargöra denna skyldighet och säkerställa att säkerhetsutredningar slutförs oberoende av om det är fråga om olagliga handlingar.

– Dessutom tar ändringen upp potentiella intressekonflikter som kan uppstå när den stat där en händelse äger rum har kopplingar till en olaglig handling, vilket kan leda till att utredningarnas opartiskhet ifrågasätts. För att garantera öppenhet, oberoende, trovärdighet och objektivitet uppmuntras den stat där händelsen inträffade att frivilligt delegera utredningar till tredjestater eller regionala organisationer, eller att involvera Icao som observatör. Detta förslag, som syftar till att stärka utredningars trovärdighet i fall där det finns risk för intressekonflikt, tillfogas som en riktlinje i tillägg G till bilaga 13.

– När det gäller ändringen med avseende på bevismaterial föreslås det att ordet *avaliable* (”tillgängligt”) stryks från den befintliga texten, eftersom det har inneburit ett steg tillbaka för utredares tillgång till bevismaterial under utredningar av olyckor/tillbud. Det innebär en begränsning eller ett villkor och skulle kunna misstolkas vid utbyte av känsliga uppgifter med utredare av olyckor/tillbud.

– Beträffande borttagandet av den preliminära rapporten i systemet för rapportering av uppgifter om olyckor och tillbud (ADREP) är syftet att förenkla staters rapportering av olyckor och tillbud till Icao inom ramen för ADREP-systemet. Dessutom föreslås

en sänkning av kravet avseende högsta vikt vid inlämning av slutrapporter till Icao från 5 700 kg till 2 250 kg för att skapa överensstämmelse med ADREP-rapporteringskraven och förfarandet för anmälan av olyckor/tillbud.

– När det slutligen gäller uppdateringen av begreppet *State Safety Programme* (SSP) (statligt säkerhetsprogram) innebär detta att dess definition i bilaga 13 måste ändras för att återspegla den nya definitionen. Genom förslaget ändras också innehållet i anmärkningen till avsnitt 8.1 i bilaga 13 genom att termen *Safety Data Collection and Processing System* (SDCPS) (system för insamling och behandling av säkerhetsdata) införs. I båda fallen syftar förslaget till att säkerställa överensstämmelse mellan bilaga 13 och andra Icao-bilagor.

Ändringen, om den antas, planeras bli tillämplig från och med den 23 november 2028, med undantag för bestämmelser som rör definitionerna av det statliga säkerhetsprogrammet (SSP) och anmärkningen om systemet för insamling och behandling av säkerhetsdata, som planeras bli tillämpliga den 26 november 2026.

Även om vissa av de föreslagna ändringarna motsvarar delar av Icaos bilaga 13 som inte har införts i förordning (EU) nr 996/2010[1], har resten redan inarbetats i den förordningen, och om de antas enligt förslaget är det osannolikt att de kommer att leda till några ändringar av unionsrätten. Inte desto mindre kommer en grundlig bedömning, inbegripet en bedömning av behovet av att anmäla avvikelser, att behöva göras efter det att ändringen har antagits.

Den ovan nämnda bedömningen har utarbetats på grundval av ett bidrag från det europeiska nätverket för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart. Nätverket inrättades genom artikel 7.1 i förordning (EU) 996/2010 och består av cheferna för myndigheterna för säkerhetsutredning i de olika medlemsstaterna och/eller, om myndigheten hanterar olika transportslag, chefen för dess luftfartsenhet, eller av deras representanter. Det europeiska nätverket för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart har bland annat till uppgift att ta fram förslag och ge råd till unionens institutioner i alla frågor som avser utarbetandet och genomförandet av policy och regelverk inom unionen i fråga om säkerhetsutredningar och förebyggande av olyckor och tillbud.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1 Föreslagen ändring och hur den förhåller sig till EU:s befintliga regler

Ändring 20 av bilaga 13

Den föreslagna ändringen, som behandlas i skrivelsen AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36–25/43 och skrivelsen AN 8/3–23/18 omfattar bestämmelserna i förordning (EU) nr 996/2010.

Innehållet i de planerade ändringarna omfattas av unionens exklusiva befogenhet i enlighet med den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget.

Den föreslagna ändringen skulle bidra till att förbättra luftfartssäkerheten genom att säkerställa en hög grad av effektivitet, snabbhet och kvalitet i säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Unionen är medveten om behovet av att förbättra utredningarna av olyckor och tillbud, inbegripet genom att förtydliga och utvidga ansvarsområdet för ”händelsestaten” vid utredningar av flygolyckor, särskilt när det gäller fall av olagliga handlingar, genom att

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

förtydliga vad som gäller i fråga om bevismaterial, förenkla rapporteringen till ADREP, sänka vikttaket i samband med inlämning av slutliga olycksrapporter till Icao och fastställa en ny definition av statligt säkerhetsprogram genom införande av ändringar av bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident*.

De föreslagna ändringarna syftar till att uppnå flera olika mål: De syftar till att klargöra staternas ansvar för att slutföra säkerhetsutredningar och offentliggöra slutrapporter även när det är fråga om olagliga handlingar, och därigenom bidra till att förbättra flygsäkerheten genom att förhindra att utredningar avslutas i förtid. De är också avsedda att komma till rätta med potentiella intressekonflikter genom att föreslå att stater delegerar utredningar till tredjepartsenheter för att säkerställa opartiskhet och transparens. Dessutom ska de förbättra utredarnas tillgång till nödvändiga uppgifter utan begränsningar. Borttagandet av den preliminära ADREP-rapporten och sänkningen av tröskelvärdena för högsta tillåtna vikt i samband med rapportering till Icao syftar till att förenkla förfarandena och säkerställa en mer heltäckande insamling av uppgifter. Slutligen syftar uppdateringar av termer som *State Safety Programme* (statligt säkerhetsprogram) och införandet av *Safety Data Collection and Processing System* (system för insamling och behandling av säkerhetsdata) till att upprätthålla enhetlighet mellan Icaos bilagor.

I EU:s nuvarande regelverk, nämligen förordning (EU) nr 996/2010, anges att särskild hänsyn bör tas till Chicagokonventionens bilaga 13 med senare ändringar, som fastställer internationella standarder och rekommenderad praxis för utredning av flygolyckor och tillbud. Det finns inget behov av att ändra förordning (EU) nr 996/2010 eller att anta en ny lagstiftningsakt.

Företrädarna för EU:s medlemsstater och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa), i sin egenskap av medlemmar och observatörer i ENCASIA WG 7 som ansvarar för att samordna säkerhets- och underrättelseorganens synpunkter när det gäller Icaos skrivelser rörande säkerhetsutredningar, har bidragit till utarbetandet av det förslag som rör ändring 20.

Den föreslagna ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är att stödja denna ändring.

Den ståndpunkt som följaktligen ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet antar den föreslagna ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) utan väsentliga ändringar, bör vara att inte anmäla ogillande utan att efterleva de antagna åtgärderna, som svar på respektive skrivelse från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna Icao-standarderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa standarder, bör medlemsstaterna underrätta Icao om unionens ståndpunkt om avvikelserna från standarderna i fråga, på grundval av ett förberedande dokument som kommissionen i god tid överlämnar till rådet för diskussion och godkännande, med detaljerade uppgifter om avvikelserna under den tid som krävs för att slutföra genomförandet.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1 Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1 Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[2].

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[3]. Såsom förklaras ovan omfattas innehållet i den föreslagna ändringen av unionsrätten (närmare bestämt förordning (EU) nr 996/2010).

4.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Icao-rådet är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen).

I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderade metoder, vilka är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. Dessa är akter med rättslig verkan. När Icaos standarder och rekommenderad praxis väl har antagits och fått verkan är de bindande för alla Icaos avtalsslutande stater i enlighet med artikel 90 a i Chicagokonventionen. Där föreskrivs att det för att rådet ska kunna anta de bilagor som avses i artikel 54.I krävs två tredjedelar av rådets röster vid ett möte som sammankallas för detta ändamål och att bilagorna ska sedan föreläggas varje avtalsslutande stat av rådet. Det föreskrivs vidare att varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga ska få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande hos rådet. Såsom förklaras ovan kan den planerade ändringen av bilaga 13 på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen. Ändringen skulle nämligen medföra att de nuvarande arbetsrutinerna för de myndigheter för säkerhetsutredning som regleras av förordning (EU) nr 996/2010 behöver anpassas.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet om ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2 Materiell rättslig grund

4.2.1 Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

---

2 Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

3 Domstolens dom av den 7 oktober 2014 i mål C-399/12, Tyskland/rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.2.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den akt som antas avser den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3 Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna rådsbeslutet är artikel 100.2 i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2026/0028 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) vad gäller den planerade ändringen av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

(2) Unionens medlemsstater är avtalsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sex medlemsstater är representerade i Icao-rådet.

(3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommendationer och beteckna dem som bilagor till Chicagokonventionen.

(4) Icao-rådet kommer vid sitt 237:e möte att anta ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen.

(5) Huvudsyftet med ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen är att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa en hög grad av effektivitet, snabbhet och kvalitet i säkerhetsutredningar inom civil luftfart.

(6) Den föreslagna ändringen syftar till att uppnå dessa mål genom att klargöra staternas ansvar för att avsluta säkerhetsutredningar och offentliggöra slutrapporter, även i fall av olagliga handlingar, och därigenom förhindra att utredningar avslutas i förtid. Den ger möjlighet att undvika potentiella intressekonflikter genom att föreslå att stater delegerar utredningar till tredjepartsenheter för att säkerställa opartiskhet och transparens. Ändringen förbättrar också utredarnas tillgång till uppgifter genom att ta bort begränsningar. Dessutom förenklas förfarandena för inlämning av rapporter till Icao genom att man tar bort kravet på en preliminär ADREP-rapport och sänker tröskelvärdena för luftfartygs maximala massa för inlämning av slutrapporter till Icao. Slutligen uppdateras terminologin för att säkerställa konsekvens mellan Icaos bilagor.

(7) Det europeiska nätverket för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (ENCASIA), som inrättades genom artikel 7 i förordning (EU) nr 996/2010[4] och som

[4] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

har en skyldighet att ge råd till unionens institutioner om alla aspekter av utveckling och genomförande av unionens politik och bestämmelser om säkerhetsutredningar och förebyggande av olyckor och tillbud, har bidragit till utarbetandet av det förslag som rör ändring 20.

(8) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen skulle vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 90 a i Chicagokonventionen och på ett avgörande sätt kunna påverka unionsrätten, särskilt förordning (EU) nr 996/2010.

(9) Unionens ståndpunkt vid Icao-rådets 237:e möte eller ett efterföljande möte med avseende på antagandet av den planerade ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen bör vara att stödja och efterleva dessa ändringar i deras helhet.

(10) Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

(11) I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande.

(12) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändring 20 av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen, som ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom ett förfarande med skrivelser från Icao, bör vara att inte registrera ogillande och att efterleva ändringarna. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, bör Icao underrättas om denna avvikelse. Unionens ståndpunkt i fråga om sådana avvikelser bör grunda sig på ett skriftligt dokument som kommissionen förelägger rådet för diskussion och godkännande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

(1) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 237:e mötet i Icao-rådet, eller vid ett senare möte, ska vara att stödja förslaget till ändring av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen i dess helhet.

(2) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar det förslag till ändring av bilaga 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) till Chicagokonventionen vilket avses i punkt 1, ska vara att inte registrera ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna ändringen, som svar på respektive skrivelser från Icao. Om unionslagstiftningen

avviker från de nyligen antagna internationella standarderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa, ska en avvikelse från dessa specifika standarder anmälas till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.

Om unionslagstiftningen avviker från de standarder som fastställs i bilaga 13 till Chicagokonventionen ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en tidsfrist som fastställts av Icao för anmälan av avvikelser, förelägga rådet, för diskussion och godkännande, ett förberedande dokument med unionens ståndpunkt om de detaljerade uppgifter om avvikelser som medlemsstaterna ska anmäla till Icao på unionens vägnar.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt i unionens intresse.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av unionens samtliga medlemsstater, som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande