EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Unie in de 237ste bijeenkomst van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen met betrekking tot het voorgenomen amendement van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*.

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op:

(i) het standpunt dat namens de Unie in de 237ste bijeenkomst van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen met betrekking tot het voorgenomen amendement 20 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*;

(ii) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO amendement 20 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart in respectieve staatsbrieven heeft aangekondigd, waarbij de verdragsluitende staten worden verzocht eventuele verschillen aan te melden of mee te delen dat zij de vastgestelde maatregelen zullen naleven.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago"), dat tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen, is op 4 april 1947 in werking getreden en omvatte de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Alle EU-lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Chicago.

2.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat ernaar streeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van internationaal luchtvervoer te bevorderen.

De ICAO-Raad is een permanent orgaan van de ICAO; de Algemene Vergadering kiest 36 verdragstaten die voor een periode van drie jaar lid worden van de ICAO-Raad. Voor de periode 2025-2028 zijn zes EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

Een van de verplichte taken van de ICAO-Raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, is de vaststelling van internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's), die worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago treedt een bijlage of een wijziging van een bijlage in werking binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de ICAO-verdragstaten of, als de ICAO-Raad dit voorschrijft, na een langere termijn, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de ICAO-verdragstaten zijn afkeuring kenbaar maakt.

Na de vaststelling van dergelijke maatregelen moeten de ICAO-verdragstaten de maatregelen naleven, hun afkeuring kenbaar maken of eventuele verschillen melden alvorens de maatregelen in werking treden en juridisch bindend worden.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die vindt dat het in de praktijk niet mogelijk is om in alle opzichten aan een internationale norm of procedure te voldoen of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het noodzakelijk acht regels of praktijken vast te stellen die in enig opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn

vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld.

2.3. De beoogde handeling van de ICAO en het verband met de bestaande regels van de Unie

Naar verwachting zal de ICAO-Raad tijdens zijn 237ste of een daaropvolgende zitting

– amendement 20 van bijlage 13 - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*, zoals vermeld in staatsbrieven AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 en AN 8/3-23/18, in overweging nemen en vaststellen; dit amendement vloeit voort uit de besprekingen tijdens de zevende en achtste vergadering van het Accident Investigation Panel (AIGP/7 en AIGP/8), de derde vergadering van de Safety Information Protection Implementation Group (SIP-IG/3), de vijfde vergadering van het Safety Management Panel (SMP/5), de negende vergadering van het Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP/9) en de vijfde vergadering van de Aerodrome Design and Operations Panel Working Group (ADOP/WG/5).

– Dit amendement heeft betrekking op bepalingen op het gebied van ongevallen met luchtvaartuigen, met inbegrip van wederrechtelijke daden, onderzoeken naar scenario's van belangenconflicten (neerhalen van luchtvaartuigen), bewijsmateriaal, en eisen inzake de rapportering van gegevens over ongevallen/incidenten (Adrep). In de voorgestelde wijzigingen van bijlage 6 met betrekking tot de bescherming van de registratie van vluchtgegevens wordt verwezen naar bijlage 13, maar dit heeft geen invloed op die bijlage. Ten slotte heeft dit amendement een actualisering van bijlage 19 tot gevolg, voor wat de definitie van veiligheidsprogramma van de staat (State Safety Programme, SSP) en een opmerking in verband met het systeem voor de vergaring en verwerking van veiligheidsgegevens (Safety Data Collection and Processing System, SDCPS) betreft.

– Dit amendement kan van invloed zijn op het EU-recht, zoals hieronder nader wordt toegelicht.

Het beoogde amendement heeft betrekking op de volgende gebieden:

– Wat de actualisering van de bepalingen op het gebied van wederrechtelijke daden en onderzoeken in scenario's van belangenconflicten betreft, streeft het amendement ernaar om bij onderzoeken naar ongevallen met luchtvaartuigen de verantwoordelijkheden van de staat waar het voorval zich voordeed, te verduidelijken en te versterken, met name in geval van wederrechtelijke daden. In gevallen waarin wederrechtelijke daden geleid hebben tot ongevallen, hebben sommige staten hun veiligheidsonderzoek afgesloten zonder een eindverslag op te stellen. Hierdoor kunnen geen lessen worden getrokken om de luchtvaartveiligheid te verbeteren. Het amendement bevat een opmerking om te verduidelijken dat veiligheidsonderzoeken altijd moeten worden voltooid, ook wanneer er sprake is van wederrechtelijke daden.

– Voorts heeft het amendement ook betrekking op mogelijke belangenconflicten wanneer de staat waar het voorval zich voordeed in verband wordt gebracht met een wederrechtelijke daad, waardoor vragen kunnen rijzen over de onpartijdigheid van het onderzoek. Om de transparantie, onafhankelijkheid, geloofwaardigheid en objectiviteit te waarborgen, wordt de staat waar het voorval zich voordeed aangemoedigd om het onderzoek vrijwillig te delegeren aan een andere staat of een regionale organisatie, of om de ICAO als waarnemer bij het onderzoek te betrekken.

Dit voorstel is als richtsnoer opgenomen in aanhangsel G bij bijlage 13, om de geloofwaardigheid van het onderzoek te vergroten wanneer zich belangenconflicten kunnen voordoen.

– Wat de wijziging van de bepalingen inzake bewijsmateriaal betreft, wordt voorgesteld het woord “beschikbaar” uit de bestaande tekst te schrappen omdat het de toegang van onderzoekers naar ongevallen/incidenten tot bewijsmateriaal bemoeilijkte tijdens het onderzoek. Het legt een beperking of voorwaarde op en kan verkeerd worden geïnterpreteerd in gevallen waarin gevoelige gegevens moeten worden gedeeld met onderzoekers naar ongevallen/incidenten.

– De schrapping van het voorlopige verslag van het systeem voor de rapportering van gegevens over ongevallen/incidenten (Adrep) heeft tot doel de verplichtingen van staten bij het melden van ongevallen en incidenten aan de ICAO in het kader van het Adrep-systeem te vereenvoudigen. Voorts wordt voorgesteld het maximumgewicht voor het indienen van eindverslagen bij de ICAO te verlagen van 5 700 kg tot 2 250 kg, om het in lijn te brengen met de Adrep-rapporteringsvoorschriften en de voorschriften inzake de melding van ongevallen/incidenten.

– Ten slotte moet de definitie van de term “State Safety Programme (SSP)” (veiligheidsprogramma van de staat) in bijlage 13 worden gewijzigd teneinde de nieuwe definitie te weerspiegelen. Het voorstel wijzigt ook de inhoud van de opmerking bij punt 8.1 van bijlage 13, door de invoering van de term “Safety Data Collection and Processing System (SDCPS)” (systeem voor de vergaring en verwerking van veiligheidsgegevens). In beide gevallen streeft het voorstel ernaar de samenhang van bijlage 13 met de andere ICAO-bijlagen te waarborgen.

Als het amendement wordt vastgesteld, wordt het van toepassing met ingang van 23 november 2028, behalve de bepalingen in verband met de definitie van State Safety Programme (SSP) en de opmerking over het Safety Data Collection and Processing System (SDCPS), die met ingang van 26 november 2026 van toepassing worden.

Sommige voorgestelde amendementen komen overeen met delen van ICAO-bijlage 13 die niet zijn opgenomen in Verordening (EU) nr. 996/2010[1], maar de rest is wel al vastgelegd in die verordening. Als het amendement wordt vastgesteld zoals voorgesteld, is het onwaarschijnlijk dat dit tot wijzigingen van de Uniewetgeving zal leiden. Dit moet echter grondig worden beoordeeld zodra het amendement is vastgesteld. Dit houdt ook in dat moet worden beoordeeld of kennisgeving moet worden gedaan van verschillen

De bovenstaande beoordeling is opgesteld op basis van een bijdrage van het Europees netwerk van veiligheidsonderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart (Encasia). Dit netwerk is opgericht bij artikel 7, lid 1, van Verordening (EU) nr. 996/2010 en bestaat uit de hoofden van de veiligheidsonderzoeksinstanties in alle lidstaten en/of, in het geval van een multimodale instantie, het hoofd van de afdeling luchtvaart, of hun vertegenwoordigers. Encasia heeft onder meer tot taak voorstellen te doen en advies te verstrekken aan de instellingen van de Unie over alle aspecten van de opstelling en uitvoering van het beleid en de regels van de Unie in verband met veiligheidsonderzoeken en het voorkomen van ongevallen en incidenten in de luchtvaart.

[1] Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van Richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Voorgesteld amendement en verband met de bestaande regels van de Unie

Amendement 20 van bijlage 13

Het voorgestelde amendement, zoals bedoeld in staatsbrieven AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 en AN 8/3-23/18, heeft betrekking op de bepalingen van Verordening (EU) nr. 996/2010.

Het onderwerp van het voorgestelde amendement valt onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie krachtens artikel 3, lid 2, laatste zinsnede, VWEU.

Het voorgestelde amendement zou de veiligheid van de luchtvaart helpen verbeteren door te zorgen voor een hoog niveau van doeltreffendheid, doelmatigheid en kwaliteit van veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart, die uitsluitend tot doel hebben toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuldigen of verantwoordelijken aan te wijzen. De Unie erkent dat de onderzoeken naar ongevallen en incidenten moeten worden verbeterd; dit houdt onder meer in dat de verantwoordelijkheden van de staat waar het voorval plaatsvond, moeten worden verduidelijkt en versterkt, met name in geval van wederrechtelijke daden, dat duidelijkheid moet worden geschapen omtrent het bewijsmateriaal, dat de rapportering aan Adrep moet worden vereenvoudigd, dat het maximumgewicht van het luchtvaartuig voor het indienen van eindverslagen over ongevallen bij de ICAO moet worden verlaagd, en dat een nieuwe definitie van State Safety Programme moet worden opgesteld door wijzigingen aan te brengen in bijlage 13 – *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*.

Met de voorgestelde wijzigingen worden verschillende doelstellingen nagestreefd: ze trachten de verantwoordelijkheid van staten om veiligheidsonderzoeken te voltooien en eindverslagen te publiceren, zelfs wanneer er sprake is van wederrechtelijke daden, te verduidelijken; vermijden dat onderzoeken vroegtijdig worden stopgezet, komt ten goede aan de veiligheid van de luchtvaart. Ze zorgen ervoor dat mogelijke belangenconflicten worden aangepakt door voor te stellen dat staten hun onderzoeken delegeren aan derde partijen, om de onpartijdigheid en transparantie te waarborgen. Ze trachten ook de toegang van onderzoekers tot noodzakelijke gegevens te verbeteren, zonder beperkingen. Het schrappen van het voorlopige Adrep-verslag en het verlagen van het maximumgewicht voor rapportage aan de ICAO hebben tot doel de procedures te vereenvoudigen en ervoor te zorgen dat gegevens op grotere schaal worden verzameld. Actualiseringen van de terminologie, zoals de wijziging van de definitie van “State Safety Programme” en de invoering van “Safety Data Collection and Processing System”, hebben ten slotte tot doel de consistentie in alle ICAO-bijlagen te behouden.

In het huidige wetgevingskader van de EU, met name Verordening (EU) nr. 996/2010, wordt opgemerkt dat met name rekening moet worden gehouden met bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago en de wijzigingen daarvan, waarin internationale normen en aanbevolen praktijken voor onderzoeken naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen zijn vastgesteld. Het lijkt niet nodig Verordening (EU) nr. 996/2010 te wijzigen of een nieuwe wetgevingshandeling vast te stellen.

De vertegenwoordigers van de EU-lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), als leden van of waarnemers in werkgroep 7 van Encasia, die bevoegd is voor het coördineren van de standpunten van de veiligheidsonderzoeksinstanties (Safety Investigation Authorities, SIA) met betrekking tot

ICAO-staatsbrieven over veiligheidsonderzoeken, hebben bijgedragen tot de opstelling van het voorstel voor amendement 20.

Het voorgestelde standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, is dit amendement te steunen.

Als de ICAO-Raad het voorgestelde amendement 20 van bijlage 13 – *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* zonder substantiële wijzigingen aanneemt, moet het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen erin bestaan geen afkeuring kenbaar te maken, maar te voldoen aan de vastgestelde maatregelen in antwoord op de respectieve staatsbrief. Indien de Uniewetgeving zou afwijken van de nieuw vastgestelde ICAO-normen na de beoogde toepassingsdatum van die normen, moet het standpunt van de Unie over de verschillen met die specifieke normen door de lidstaten bij de ICAO worden aangemeld op basis van een voorbereidend document dat de Commissie tijdig ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt en waarin de verschillen nader worden toegelicht voor de tijd die nodig is om de uitvoering te voltooien.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het lichaam dan wel partij is bij de overeenkomst[2].

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"[3]. Zoals hierboven uitgelegd, valt het onderwerp van het voorgestelde amendement onder een gebied waarop wetgeving van de Unie bestaat (Verordening (EU) nr. 996/2010).

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De ICAO-Raad is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("Verdrag van Chicago").

Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken vast, in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Dit zijn handelingen met rechtsgevolgen. Zodra de door de ICAO vastgestelde normen en aanbevolen praktijken zijn vastgesteld en van kracht zijn, zijn zij bindend voor alle verdragsluitende staten van de ICAO krachtens artikel 90, punt a), van het Verdrag van

[2] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

[3] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

Chicago, waarin als volgt is bepaald: *"De aanvaarding door de Raad van de Bijlagen, omschreven in artikel 54, onder l), vereist een meerderheid van twee derde van de stemmen van de Raad in een tot dat doel bijeengeroepen zitting; zij worden daarop door de Raad aan elke Verdragsluitende Staat voorgelegd. De Bijlagen of een wijziging van een Bijlage treden in werking binnen drie maanden na de voorlegging aan de Verdragsluitende Staten of na afloop van een zodanige langere termijn als de Raad kan voorschrijven, tenzij inmiddels, een meerderheid van de Verdragsluitende Staten hun afkeuring bij de Raad kenbaar maakt"*. Zoals hierboven uiteengezet, kan het beoogde amendement van bijlage 13 een beslissende invloed hebben op de inhoud van de wetgeving van de Unie. Het amendement zou met name leiden tot een aanpassing van de huidige werkprocedures van de veiligheidsonderzoeksinstanties die zijn geregeld bij Verordening (EU) nr. 996/2010.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit inzake het standpunt over dergelijke kennisgevingen is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De doelstelling en inhoud van de vastgestelde handeling hebben in de eerste plaats betrekking op het gemeenschappelijk handelsbeleid.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit van de Raad is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

2026/0028 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Unie in de 237ste bijeenkomst van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen met betrekking tot het voorgenomen amendement van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*.

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("het Verdrag van Chicago"), waarbij het internationale luchtvervoer wordt geregeld, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht.

(2) De lidstaten zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO. In de ICAO-Raad zijn zes lidstaten vertegenwoordigd.

(3) Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) vaststellen en aanduiden als bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

(4) Tijdens zijn 237ste vergadering moet de ICAO-Raad amendement 20 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago vaststellen.

(5) Het hoofddoel van amendement 20 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago is de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te zorgen voor een hoog niveau van doeltreffendheid, doelmatigheid en kwaliteit van veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart.

(6) De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel deze doelstelling te bereiken door de verantwoordelijkheid van staten om veiligheidsonderzoeken te voltooien en eindverslagen te publiceren, zelfs wanneer er sprake is van wederrechtelijke daden, te verduidelijken, waardoor wordt voorkomen dat onderzoeken vroegtijdig worden stopgezet. Ze voorkomen mogelijke belangenconflicten door voor te stellen dat onderzoeken worden gedelegeerd aan derde partijen, om de onpartijdigheid en transparantie te vergroten. De wijzigingen verlenen onderzoekers ook betere toegang tot gegevens door beperkingen op te heffen. Ze vereenvoudigen ook de procedures voor het indienen van verslagen bij de ICAO door de afschaffing van de verplichting om een voorlopig Adrep-verslag in te dienen, en door de verlaging van het maximumgewicht van het luchtvaartuig voor het indienen van eindverslagen bij de

ICAO. Ten slotte wordt de terminologie bijgewerkt om de samenhang van de ICAO-bijlagen te waarborgen.

(7) Het bij artikel 7 van Verordening (EU) nr. 996/2010 [4] opgerichte Europees netwerk van veiligheidsonderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart (Encasia), dat tot taak heeft advies te verstrekken aan de instellingen van de Unie over alle aspecten van de opstelling en uitvoering van het beleid en de regels van de Unie in verband met veiligheidsonderzoeken en het voorkomen van ongevallen en incidenten in de luchtvaart, heeft bijgedragen tot de opstelling van het voorstel voor amendement 20.

(8) Het is passend het standpunt vast te stellen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-Raad aangezien amendement 20 van bijlage 13 - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago volkenrechtelijk bindend zal zijn overeenkomstig artikel 90, punt a), van het Verdrag van Chicago en een beslissende invloed kan hebben op de EU-wetgeving, met name Verordening (EU) nr. 996/2010.

(9) Het standpunt dat de Unie tijdens de 237ste of een daaropvolgende vergadering van de ICAO-Raad moet innemen met betrekking tot de vaststelling van het voorgenomen amendement 20 van bijlage 13 - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago, moet erin bestaan dit amendement te steunen en volledig aan dit amendement te voldoen.

(10) Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die vindt dat het in de praktijk niet mogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het noodzakelijk acht regels of praktijken vast te stellen die in enig opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld.

(11) Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago treedt een bijlage of een wijziging van een bijlage in werking binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de ICAO-verdragstaten of, als de ICAO-Raad dit voorschrijft, na een langere termijn, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de ICAO-verdragstaten zijn afkeuring kenbaar maakt.

(12) Het standpunt van de Unie nadat de ICAO-Raad amendement 20 van bijlage 13 - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago heeft vastgesteld, hetgeen door de secretaris-generaal van de ICAO wordt aangekondigd middels de procedure voor ICAO-staatsbrieven, moet erin bestaan geen afkeuring kenbaar te maken en te voldoen aan de wijzigingen. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet een verschil met die specifieke SARP's bij de ICAO worden aangemeld. Het standpunt van de Unie met betrekking tot dit verschil moet worden gebaseerd op een schriftelijk document dat de Commissie ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt.

---

[4] Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van Richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

(1) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de 237ste of een daaropvolgende vergadering van de ICAO-Raad moet erin bestaan het voorgestelde amendement van bijlage 13 – *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago volledig te steunen.

(2) Als de ICAO-Raad het in lid 1 bedoelde voorgestelde amendement van bijlage 13 – *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago zonder substantiële wijzigingen aanneemt, moet het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen erin bestaan geen afkeuring kenbaar te maken en, in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief, te melden dat de vastgestelde maatregel zal worden nageleefd. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuw vastgestelde internationale normen zou afwijken van die normen, moet een verschil met die specifieke internationale normen bij de ICAO worden aangemeld, overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

Indien de Uniewetgeving afwijkt van de normen in bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago, moet de Commissie tijdig en minstens twee maanden vóór de door de ICAO vastgestelde termijn voor het aanmelden van verschillen een voorbereidend document ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorleggen, waarin het standpunt van de Unie over de verschillen die namens de Unie door de lidstaten bij de ICAO moeten worden aangemeld, nader wordt toegelicht.

Artikel 2

Het in artikel 1, lid 1, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Het in artikel 1, lid 2, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten van de Unie, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter