EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 237. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta suunniteltuun liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutokseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee

i) kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 237. istunnossa unionin puolesta otettavaa kantaa siltä osin kuin on kyse liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) suunnitellusta muutoksesta 20;

ii) kantaa, joka otetaan unionin puolesta sen jälkeen, kun ICAO on ilmoittanut kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutoksen 20 hyväksymisestä valtioille osoitetuissa kirjeissä, joissa sopimusvaltioita kehotetaan ilmoittamaan mahdollisista eroavuuksista tai ilmoittamaan noudattavansa hyväksyttyjä toimenpiteitä.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1 Kansainvälisen siviili-ilmailun 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 sopimusvaltioita.

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 on 36 sopimusvaltiota, jotka ICAOn yleiskokous valitsee kolmeksi vuodeksi. ICAOn neuvostossa on kaudella 2025–2028 kuusi EU:n jäsenvaltiota.

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

Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaan jokainen tällainen liite tai liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen toimittamisesta ICAOn sopimusvaltioille tai ICAOn neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAOn sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta.

Tällaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen ICAOn sopimusvaltioiden on joko alettava noudattaa niitä tai ilmoitettava vastustuksestaan tai mahdollisista eroavuuksista ennen kuin toimenpiteet tulevat voimaan ja niistä tulee oikeudellisesti sitovia.

Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa taikka saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka joka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAOlle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.

2.3 Suunniteltu ICAOn säädös ja sen suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

– ICAOn neuvoston odotetaan 237. istunnossaan tai jossain sen jälkeen pidettävässä istunnossaan tarkastelevan liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutosta 20 ja hyväksyvän sen. Kyseinen muutos mainitaan valtioille osoitetuissa kirjeissä AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 ja AN 8/3-23/18, ja se perustuu onnettomuuksien tutkintalautakunnan seitsemännessä ja kahdeksannessa kokouksessa (AIGP/7 ja AIGP/8) ja turvallisuustietojen suojaamisen täytäntöönpanoryhmän kolmannessa kokouksessa (SIP-IG/3) käytyihin keskusteluihin sekä turvallisuuden hallintaa käsittelevän paneelin viidennessä kokouksessa (SMP/5), kauko-ohjattuja ilma-alusjärjestelmiä käsittelevän paneelin yhdeksännessä kokouksessa (RPASP/9) sekä lentopaikkojen suunnittelua ja toimintaa käsittelevän paneelin perustaman työryhmän viidennessä kokouksessa (ADOP/WG/5) käytyihin keskusteluihin.

– Muutos liittyy ilma-alusten onnettomuuksia koskeviin määräyksiin, mukaan lukien laittomat teot, tutkinta eturistiriitatilanteissa (ilma-aluksen pakkolasku tai maahan pudottaminen), todistusaineisto sekä onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksia koskevat vaatimukset (ADREP). Liitteeseen 6 ehdotetuissa lennonrekisteröintitallenteiden suojaamista koskevissa muutoksissa on viittauksia liitteeseen 13, mutta niillä ei ole vaikutusta liitteeseen 13. Lisäksi muutokseen sisältyy liitteen 19 saattaminen ajan tasalle kansallisen turvallisuusohjelman (SSP) määritelmän sekä turvallisuustietojen keruu- ja käsittelyjärjestelmää (SDCPS) koskevan huomautuksen osalta.

– Edellä mainittu muutos voi vaikuttaa unionin oikeuteen, kuten jäljempänä tarkemmin selitetään.

Suunniteltu muutos kattaa seuraavat osa-alueet:

– Ehdotetulla muutoksella pyritään laittomia tekoja sekä eturistiriitatilanteissa tehtävää tutkintaa koskevalla päivityksellä selventämään ja vahvistamaan tapahtumavaltion vastuita, erityisesti laittomien tekojen osalta, ilma-alusten onnettomuustutkinnassa. Jotkin valtiot ovat laittomien tekojen johdettua onnettomuuksiin lopettaneet turvallisuustutkinnan antamatta tutkintaselostusta, mikä ei edesauta kokemusten kartoittamista lentoturvallisuuden parantamiseksi. Muutoksella lisätään huomautus, jolla selvennetään tätä velvoitetta ja varmistetaan, että turvallisuustutkinnat saatetaan päätökseen riippumatta siitä, liittyykö niihin laittomia tekoja.

– Lisäksi muutoksella puututaan mahdollisiin eturistiriitoihin, joita voi syntyä, kun tapahtumavaltio liittyy laittomaan tekoon, ja jotka voivat johtaa tutkinnan puolueettomuuden kyseenalaistamiseen. Avoimuuden, riippumattomuuden, uskottavuuden ja objektiivisuuden turvaamiseksi tapahtumavaltiota kannustetaan siirtämään vapaaehtoisesti tutkintoja kolmansille valtioille tai alueellisille järjestöille taikka ottamaan ICAO mukaan tarkkailijana. Tehtävällä ehdotuksella pyritään parantamaan tutkinnan uskottavuutta mahdollisissa eturistiriitatapauksissa, ja se on dokumentoitu ohjeeksi liitteen 13 lisäyksessä G.

– Todistusaineistoa koskevan muutoksen osalta ehdotetaan sanan ”available” poistamista nykyisestä tekstistä, koska se on hankaloittanut onnettomuus- tai vaaratilannetutkijoiden mahdollisuuksia saada todistusaineistoa tutkinnan aikana. Se

asettaa rajoituksen tai ehdon, jota voidaan tulkita väärin, kun on kyse arkaluonteisten tietojen jakamisesta onnettomuus- tai vaaratilannetutkijoiden kanssa.

– Onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitusjärjestelmään (ADREP) tehtävän alustavan ilmoituksen poistamisen tavoitteena on yksinkertaistaa valtioille asetettuja vaatimuksia ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista ICAOlle ADREP-järjestelmässä. Lisäksi ehdotetaan, että suurin massa, jonka osalta ICAOlle vaaditaan toimitettavan loppuselostus, alennetaan 5 700 kg:sta 2 250 kg:aan, jotta se vastaisi ADREP-ilmoitusvaatimuksia sekä onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksia.

– Ilmaisun ”kansallinen turvallisuusohjelma (SSP)” päivittäminen merkitsee, että sen määritelmää liitteessä 13 on muutettava vastaamaan uutta määritelmää. Ehdotuksella muutetaan myös liitteessä 13 olevaa 8.1 kohtaa koskevan huomautuksen sisältöä lisäämällä huomautukseen ilmaisu ”Safety Data Collection and Processing System (SDCPS)” (turvallisuustietojen keruu- ja käsittelyjärjestelmä). Molemmissa tapauksissa ehdotuksella pyritään varmistamaan liitteen 13 yhdenmukaisuus muiden ICAOn liitteiden kanssa.

Jos muutos hyväksytään, sitä on tarkoitus ryhtyä soveltamaan 23. marraskuuta 2028 alkaen, lukuun ottamatta kansallisen turvallisuusohjelman (SSP) määritelmiin ja turvallisuustietojen keruu- ja käsittelyjärjestelmää (SDCPS) koskevaan huomautukseen liittyviä määräyksiä, joita on tarkoitus ryhtyä soveltamaan 26. marraskuuta 2026.

Jotkin ehdotetuista muutoksista vastaavat ICAOn liitteen 13 osia, joita ei ole sisällytetty asetukseen (EU) N:o 996/2010[1], mutta loput on jo sisällytetty asetukseen (EU) N:o 996/2010. Jos ne hyväksytään ehdotetulla tavalla, on epätodennäköistä, että unionin lainsäädäntöä jouduttaisiin niiden vuoksi muuttamaan. Muutoksen hyväksymisen jälkeen on kuitenkin tehtävä perusteellinen arviointi muun muassa sen suhteen, onko tarpeen ilmoittaa eroavuuksista.

Edellä esitetty arviointi on laadittu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkostolta (ENCASIA) saadun palautteen perusteella. Verkosto on perustettu asetuksen (EU) N:o 996/2010 7 artiklan 1 kohdalla, ja se koostuu kunkin jäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomaisen johtajasta ja/tai useista liikennemuodoista huolehtivan viranomaisen tapauksessa sen ilmailuosaston johtajasta tai näiden edustajista. Verkoston tehtävänä on muun muassa valmistella esityksiä unionin toimielimille ja neuvoa niitä kaikissa turvallisuustutkintaa sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä koskevien unionin politiikkojen ja sääntöjen kehittämiseen ja täytäntöönpanoon liittyvissä näkökohdissa.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1 Ehdotettu muutos ja sen suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

Muutos 20 liitteeseen 13

Ehdotettu muutos mainitaan valtioille osoitetuissa kirjeissä AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36–25/43 ja AN 8/3–23/18, ja se kattaa asetuksen (EU) 996/2010 säännökset.

Suunniteltujen muutosten kohde kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen osan nojalla.

[1] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla korkea tehokkuustaso, nopeus ja laatu siviili-ilmailun turvallisuustutkinnassa, jonka ainoa tavoite on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen eikä syyllisyyden tai vastuun osoittaminen. Unioni toteaa, että on tarpeen parantaa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa tekemällä muutoksia liitteeseen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*). Tämä koskee muun muassa tapahtumavaltion vastuiden selkeyttämistä ja lisäämistä ilma-alusten onnettomuuksien tutkinnassa, erityisesti laittomien tekojen osalta, sekä todistusaineiston selkeyttämistä, onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitusten yksinkertaistamista ADREP-järjestelmässä, onnettomuustutkintaselostusten toimittamista ICAOlle edellyttävän massaraja-arvon alentamista sekä kansallisen turvallisuusohjelman uutta määritelmää.

Ehdotetuilla muutoksilla on useita eri tavoitteita. Niillä pyritään selventämään valtioiden vastuuta turvallisuustutkinnan loppuun saattamisesta ja tutkintaselostusten julkaisemisesta myös silloin, kun asiaan liittyy laiton teko. Näin parannetaan ilmailun turvallisuutta estämällä tutkinnan ennenaikainen päättäminen. Muutoksilla puututaan myös mahdollisiin eturistiriitoihin ehdottamalla, että valtiot siirtävät tutkinnat kolmansille osapuolille varmistaakseen puolueettomuuden ja avoimuuden. Lisäksi pyritään parantamaan tutkijoiden mahdollisuuksia saada tarvittavat tiedot rajoituksetta. Poistamalla alustava ADREP-ilmoitus ja alentamalla suurimman massan raja-arvoja ICAOlle tehtävissä ilmoituksissa pyritään yksinkertaistamaan menettelyjä ja varmistamaan kattavampi tiedonkeruu. ”Kansallisen turvallisuusohjelman” kaltaisen terminologian päivittämisellä ja ilmaisun ”Safety Data Collection and Processing System” (turvallisuustietojen keruu- ja käsittelyjärjestelmä) lisäyksellä pyritään säilyttämään yhdenmukaisuus ICAOn liitteiden välillä.

EU:n voimassa olevassa lainsäädäntökehyksessä eli asetuksessa (EU) N:o 996/2010 todetaan, että erityistä huomiota olisi kiinnitettävä Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 ja sen myöhempiin muutoksiin, joissa vahvistetaan ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat. Asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamiseen tai uuden säädöksen antamiseen ei katsota olevan tarvetta.

Muutokseen 20 liittyvän ehdotuksen laadintaan osallistuivat EU:n jäsenvaltioiden ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) edustajat jäseninä ja tarkkailijoina ENCASIA-verkoston työryhmässä 7, joka vastaa turvallisuustutkintaviranomaisten näkemysten koordinoinnista turvallisuustutkintaa koskevien valtioille osoitettujen ICAOn kirjeiden osalta.

Siksi ehdotettu unionin puolesta otettava kanta onkin puoltaa tätä muutosta.

Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy liitteeseen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) ehdotetun muutoksen 20 ilman merkittäviä muutoksia, unionin puolesta otettavana kantana olisi siis oltava jättää ilmaisematta vastustusta ja noudattaa hyväksyttyjä toimenpiteitä vastauksena asiaa koskevaan valtioille osoitettuun ICAOn kirjeeseen. Siinä tapauksessa, että unionin lainsäädäntö poikkeaisi hyväksytyistä ICAOn uusista standardeista niiden suunnitellun soveltamisen alkamispäivän jälkeen, jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava ICAOlle komission neuvostolle keskustelua ja hyväksyntää varten toimittamaan valmisteluasiakirjaan perustuva unionin kanta eroavuuksiin kyseisten standardien suhteen sekä esitettävä yksityiskohtaiset tiedot eroavaisuuksista ja siitä, kuinka kauan täytäntöönpanon loppuun saattaminen kestää.

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 sopimuspuoli.[2]

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”[3]. Kuten edellä on selitetty, ehdotetun muutoksen asiasisältö kuuluu alaan, jolla on annettu unionin lainsäädäntöä (eli asetus (EU) N:o 996/2010).

4.1.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

ICAOn neuvosto on sopimuksella eli kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’, perustettu elin.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto hyväksyy Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat. Nämä ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Kun ICAOn standardit ja suositellut menettelytavat on hyväksytty ja ne ovat tulleet voimaan, ne sitovat kaikkia ICAOn sopimusvaltioita Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan a alakohdan nojalla. Mainitussa alakohdassa määrätään seuraavaa: ”Edellä 54 artiklan 1) kohdassa mainittujen liitteiden hyväksymiseen neuvostossa vaaditaan tarkoitusta varten koolle kutsutun neuvoston kokouksen vähintään kahden kolmanneksen äänten enemmistö, minkä jälkeen neuvosto alistaa päätöksensä kaikille sopimusvaltioille. Jokainen tällainen liite tai liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen alistamisesta sopimusvaltioille tai neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, elleivät useimmat sopimusvaltiot sillä välin ilmoita, että ne eivät hyväksy neuvoston päätöstä.” Kuten edellä on selitetty, liitteen 13 suunniteltu muutos voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön sisältöön. Muutos toisi nimittäin tarpeen mukauttaa asetuksella (EU) N:o 996/2010 säänneltyjen turvallisuustutkintaviranomaisten nykyisiä työmenettelyjä.

Suunniteltuilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Tämän vuoksi näitä ilmoituksia koskevaa unionin kantaa koskevan ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

---

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

[3] Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 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 sellaiseksi pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä saa olla vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

4.2.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Hyväksytyn asiakirjan pääasiallinen tarkoitus ja sisältö liittyvät yhteiseen liikennepolitiikkaan.

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

4.3 Päätelmä

Ehdotetun neuvoston päätöksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

2026/0028 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 237. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta suunniteltuun liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutokseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä 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. ICAOn neuvostossa on edustettuina kuusi jäsenvaltiota.

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

(4) ICAOn neuvoston on määrä hyväksyä 237. istunnossaan muutos 20 Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*).

(5) Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutoksen 20 päätarkoitus on parantaa ilmailun turvallisuutta varmistamalla, että siviili-ilmailun turvallisuustutkinta on tehokkuudeltaan, nopeudeltaan ja laadultaan korkeatasoista.

(6) Ehdotetuilla muutoksilla pyritään saavuttamaan nämä tavoitteet selventämällä valtioiden vastuuta saattaa turvallisuustutkinnat päätökseen ja julkaista tutkintaselostukset myös tapauksissa, joissa on kyse laittomista teoista, jotta vältetään tutkintojen ennenaikainen päättäminen. Muutoksilla puututaan mahdollisiin eturistiriitoihin ehdottamalla, että tutkinnat siirretään kolmansille osapuolille puolueettomuuden ja avoimuuden lisäämiseksi. Muutoksilla parannetaan myös tutkijoiden pääsyä tietoihin poistamalla rajoituksia. Niillä myös yksinkertaistetaan menettelyjä ilmoitusten toimittamisessa ICAOlle poistamalla vaatimus alustavasta ADREP-ilmoituksesta ja alentamalla ilma-alusten suurimman massan raja-arvoja tutkintaselostusten toimittamisessa ICAOlle. Lisäksi muutoksilla päivitetään terminologiaa ICAOn liitteiden yhdenmukaisuuden varmistamiseksi.

(7) Asetuksen (EU) N:o 996/2010[4] 7 artiklalla perustetun Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkoston (ENCASIA) tehtävänä on neuvoa unionin toimielimiä kaikissa turvallisuustutkintaa sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä koskevien unionin politiikkojen ja sääntöjen kehittämiseen ja täytäntöönpanoon liittyvissä näkökohdissa, ja se on osallistunut muutokseen 20 liittyvän ehdotuksen laatimiseen.

(8) On aiheellista vahvistaa ICAOn neuvostossa unionin puolesta otettava kanta, koska Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutos 20 on kansainvälisen oikeuden nojalla sitova Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan a kohdan mukaisesti ja muutos voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden, erityisesti asetuksen (EU) 996/2010, sisältöön.

(9) ICAOn neuvoston 237. istunnossa tai sitä seuraavissa istunnoissa esitettävän unionin kannan, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) suunnitellun muutoksen 20 hyväksymistä, olisi oltava näiden muutosten puoltaminen ja noudattaminen kokonaisuudessaan.

(10) Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa taikka saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka joka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, olisi velvollinen heti ilmoittamaan ICAOlle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menettelynsä eroavuuksista.

(11) Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaan jokainen tällainen liite tai liitteen muutos tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua sen toimittamisesta ICAOn sopimusvaltioille tai ICAOn neuvoston mahdollisesti määräämän pitemmän ajanjakson päätyttyä, ellei ICAOn sopimusvaltioiden enemmistö sillä välin ilmoita, etteivät ne hyväksy kyseistä liitettä tai muutosta.

(12) Unionin kantana sen jälkeen, kun ICAOn neuvosto on hyväksynyt Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) muutoksen 20, mistä ICAOn pääsihteeri ilmoittaa ICAOn valtioille osoitettavilla kirjeillä, olisi oltava jättää ilmaisematta vastustusta ja noudattaa muutoksia. Siinä tapauksessa, että unionin lainsäädäntö poikkeaisi hyväksytyistä uusista standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamisen alkamispäivän jälkeen, ICAOlle olisi ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen. Eroavaisuutta koskevan unionin kannan olisi perustuttava komission neuvostolle keskustelua ja hyväksyntää varten toimittamaan kirjalliseen asiakirjaan,

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 237. istunnossa tai missä tahansa sitä myöhemmässä istunnossa unionin puolesta otettavana kantana on puoltaa Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2) Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy 1 kohdassa tarkoitetun Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Ilma-alusten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta*) ehdotetun muutoksen ilman merkittäviä muutoksia, unionin puolesta otettavana kantana on jättää ilmaisematta vastustusta ja ilmoittaa hyväksytyn toimenpiteen noudattamisesta vastauksena asiaa koskevaan valtioille osoitettuun ICAOn kirjeeseen. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaa hyväksytyistä uusista kansainvälisistä standardeista niiden suunnitellun soveltamisen alkamispäivän jälkeen, ICAOlle on Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti ilmoitettava eroavuudesta kyseisten kansainvälisten standardien suhteen.

   Jos unionin lainsäädäntö poikkeaa Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 sisältyvistä standardeista, komissio toimittaa hyvissä ajoin ja vähintään kaksi kuukautta ennen ICAOn eroavuuksista ilmoittamiselle asettamaa määräaikaa neuvostolle keskustelua ja hyväksyntää varten valmisteluasiakirjan, jossa esitetään unionin kanta yksityiskohtaisiin eroavuuksiin, jotka jäsenvaltioiden on ilmoitettava ICAOlle unionin puolesta.

2 artikla

Edellä 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat ICAOn neuvoston jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

Kaikkien unionin jäsenvaltioiden on esitettävä 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kanta toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja