EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til den påtænkte ændring af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation"

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører:

i) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til den påtænkte ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation"

ii) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, når ICAO har meddelt vedtagelsen af ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til konventionen angående international civil luftfart i de respektive ICAO-skrivelser, hvori dens kontraherende stater opfordres til enten at meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål at regulere den internationale lufttransport. Chicagokonventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er kontraherende stater i Chicagokonventionen.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. I perioden 2025-2028 er seks EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, der er anført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelsen af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der optages som bilag til Chicagokonventionen.

I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal de kontraherende ICAO-stater overholde foranstaltningerne eller meddele enten, at de ikke godkender foranstaltningerne, eller meddele eventuelle afvigelser fra disse foranstaltninger, før de træder i kraft og bliver retligt bindende.

I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i praksis at overholde en sådan international norm eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage forskrifter eller fremgangsmåder, der i en bestemt henseende afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, omgående

meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen fremgangsmåde og den, der er fastsat i den internationale norm.

2.3. Den retsakt, der skal vedtages af ICAO, og dens forbindelse til de gældende EU-regler

Det forventes, at ICAO-Rådet på sin 237. samling eller på en efterfølgende samling overvejer

og vedtager:

– ændring 20 til bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" som omhandlet i ICAO-skrivelse AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 og AN 8/3-23/18 er et resultat af drøftelser på henholdsvis det syvende og det ottende møde i Havariundersøgelsespanelet (AIGP/7 og AIGP/8) og tredje møde i Gennemførelsesgruppen for Beskyttelse af Sikkerhedsoplysninger (SIP-IG/3) samt drøftelser på femte møde i Sikkerhedsstyringspanelet (SMP/5), niende møde i Panelet for Fjernstyrede Luftfartøjssystemer (RPASP/9) og femte møde i Arbejdsgruppen under Panelet for Flyvepladsers Udformning og Drift (ADOP/WG/5).

– Ændringen vedrører bestemmelser om flyvehavarier, herunder ulovlig indblanding, undersøgelser i scenarier med interessekonflikter (hvor luftfartøjer tvinges ned), bevismateriale og krav om indberetning af data om havarier/hændelser (ADREP). Der henvises til bilag 13 i de foreslåede ændringer til bilag 6 vedrørende beskyttelse af flyvedatarekorderinger, uden at dette berører bilag 13. Endelig omfatter den en konsekvensajourføring af bilag 19 for så vidt angår definitionen af det statslige sikkerhedsprogram (SSP) og en note vedrørende systemet til indsamling og behandling af sikkerhedsdata (SDCPS).

– Ovennævnte ændring ville kunne få indflydelse på EU-retten som nærmere forklaret nedenfor.

Den påtænkte ændring dækker følgende områder:

– I forbindelse med ajourføringen om ulovlig indblanding og efterforskning i scenarier med interessekonflikter har den foreslåede ændring til formål at præcisere og udbygge ansvarsområdet for den stat, hvor hændelsen finder sted, i forbindelse med undersøgelser af flyvehavarier, navnlig med hensyn til tilfælde af ulovlig indblanding. I tilfælde, hvor en sådan indblanding har ført til havarier, har nogle stater afsluttet sikkerhedsundersøgelser uden at udarbejde en endelig rapport, hvilket undergraver målene om at registrere erfaringer med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden. Ændringen omfatter en note, der præciserer denne forpligtelse og skal sikre, at sikkerhedsundersøgelser afsluttes, uanset om der er tale om ulovlige handlinger.

– Desuden omhandler ændringen potentielle interessekonflikter, der kan opstå, når den stat, hvor hændelsen finder sted, er knyttet til en ulovlig handling, hvilket kan føre til, at der sættes spørgsmålstegn ved undersøgelsernes upartiskhed. For at sikre gennemsigtighed, uafhængighed, troværdighed og objektivitet opfordres den stat, hvor en given hændelse finder sted, til frivilligt at uddelegere undersøgelser til tredjepartsstater eller regionale organisationer eller til at inddrage ICAO som observatører. Dette forslag er dokumenteret som vejledning i tillæg G til bilag 13, der har til formål at forbedre efterforskningers troværdighed i tilfælde, hvor der kan opstå interessekonflikter.

– Med hensyn til ændringen i forbindelse med bevismateriale foreslås det at fjerne ordet "available" ("tilgængeligt") fra den eksisterende tekst, da det har udgjort et tilbageskridt for undersøgeres adgang til bevismateriale under undersøgelser af ulykker/hændelser. Det medfører en begrænsning eller en betingelse og kan misfortolkes, når det drejer sig om at dele følsomme data med undersøgere, der undersøger ulykker/hændelser.

– Med hensyn til fjernelsen af den foreløbige rapport i systemet til indberetning af havarier og hændelser (ADREP) er målet at forenkle kravene til staterne vedrørende indberetning af havarier og hændelser til ICAO inden for rammerne af ADREP-systemet. Desuden foreslås det at sænke kravet om maksimal masse ved indsendelsen af endelige rapporter til ICAO fra 5 700 kg til 2 250 kg for at bringe det i overensstemmelse med ADREP-indberetningskravene og proceduren for anmeldelse af havarier/hændelser.

– Endelig indebærer ajourføringen af udtrykket "State Safety Programme (SSP)" ("statsligt sikkerhedsprogram"), at definitionen heraf i bilag 13 skal ændres for at afspejle den nye definition. Forslaget medfører også en ændring af indholdet af noten til punkt 8.1 i bilag 13, hvor udtrykket "Safety Data Collection and Processing System (SDCPS)" ("system til indsamling og behandling af sikkerhedsdata") indføres. I begge tilfælde har forslaget til formål at sikre overensstemmelse mellem bilag 13 og andre ICAO-bilag.

Hvis ændringen vedtages, forventes den at finde anvendelse fra den 23. november 2028, bortset fra bestemmelserne vedrørende definitionen af det statslige sikkerhedsprogram (SSP) og noten om systemet til indsamling og behandling af sikkerhedsdata (SDCPS), som forventes at finde anvendelse fra den 26. november 2026.

Selv om nogle af de foreslåede ændringer svarer til dele af ICAO's bilag 13, som ikke er blevet indført i forordning (EU) nr. 996/2010[1], er resten allerede indarbejdet i forordning (EU) nr. 996/2010, og hvis de vedtages som foreslået, er det usandsynligt, at de afstedkommer ændringer af EU-retten. Ikke desto mindre skal der foretages en grundig vurdering, herunder en vurdering af behovet for at meddele forskelle, når ændringen er vedtaget.

Ovenstående vurdering er udarbejdet på grundlag af et bidrag fra det europæiske netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart (ENCASIA). Netværket er oprettet ved artikel 7, stk. 1, i forordning (EU) nr. 996/2010 og består af lederne af sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne i hver af medlemsstaterne og/eller, hvis der er tale om en multimodal myndighed, lederen af luftfartsafdelingen, eller deres repræsentanter. ENCASIA har bl.a. til opgave at udarbejde anbefalinger og rådgive EU-institutionerne om alle aspekter af udviklingen og gennemførelsen af EU-politikker for og regulering af sikkerhedsundersøgelser og forebyggelse af havarier og hændelser.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Foreslåede ændringer og dens forbindelser med de gældende EU-regler

Ændring 20 af bilag 13

Den foreslåede ændring som omhandlet i ICAO-skrivelse AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 og ICAO-skrivelse AN 8/3-23/18 omfatter bestemmelserne i forordning (EU) nr. 996/2010.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

Genstanden for de påtænkte ændringer henhører under Unionens enekompetence i henhold til den sidste del af artikel 3, stk. 2, i TEUF.

De foreslåede ændringer vil bidrage til at forbedre flyvesikkerheden ved at sikre en høj grad af effektivitet, hurtighed og kvalitet i gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser inden for civil luftfart med det ene mål at forebygge fremtidige havarier og hændelser, hvor skyld og ansvar ikke bliver fastslået. Unionen erkender, at der er behov for at forbedre undersøgelser af havarier og hændelser, herunder præcisering og udbygning af ansvarsområdet for den stat, hvor hændelsen finder sted, i forbindelse med undersøgelser af flyhavarier, navnlig med hensyn til tilfælde af ulovlig indblanding, præcisering i forbindelse med bevismateriale, forenkling af indberetningen til ADREP, sænkning af massetærsklen for indsendelse af endelige havarirapporter til ICAO og en ny definition af det statslige sikkerhedsprogram, ved at indføre ændringer af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation".

De foreslåede ændringer har til formål at opfylde flere forskellige mål: De har til formål at præcisere staternes ansvar for at afslutte sikkerhedsundersøgelser og offentliggøre endelige rapporter, selv når der er tale om ulovlig indblanding, og dermed forbedre luftfartssikkerheden ved at forhindre, at undersøgelserne afsluttes før tid. De skal også afhjælpe potentielle interessekonflikter ved at foreslå, at staterne uddelegerer undersøgelser til tredjepartsenheder for at sikre upartiskhed og gennemsigtighed. Desuden skal de forbedre undersøgernes adgang til de nødvendige data uden begrænsninger. Fjernelsen af den foreløbige rapport inden for rammerne af ADREP og den lavere maksimale massegrænse i forbindelse med rapportering til ICAO har til formål at forenkle procedurerne og sikre en mere omfattende dataindsamling. Endelig tilstræbes det med ajourføringen af terminologien vedrørende f.eks. "statsligt sikkerhedsprogram" og indførelsen af udtrykket vedrørende "system til indsamling og behandling af sikkerhedsdata" at bevare sammenhængen på tværs af ICAO's bilag.

I EU's nuværende lovgivningsmæssige ramme, nemlig forordning (EU) nr. 996/2010, bemærkes det, at der bør tages særligt hensyn til bilag 13 til Chicagokonventionen og efterfølgende ændringer heraf, da der heri fastsættes internationale normer og anbefalet praksis for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser. Det anses ikke for nødvendigt at ændre forordning (EU) nr. 996/2010 eller at vedtage en ny retsakt.

Repræsentanterne for EU-medlemsstaterne og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) har som medlemmer af og observatører i ENCASIA WG 7, der har ansvaret for at koordinere sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes synspunkter med hensyn til ICAO-skrivelser vedrørende sikkerhedsundersøgelser, bidraget til udarbejdelsen af ændringsforslag 20.

Den holdning, der foreslås indtaget på Unionens vegne, er derfor at støtte den foreslåede ændring.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet vedtager den foreslåede ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" uden at foretage væsentlige ændringer, bør være i svaret på den respektive ICAO-skrivelse ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse af ændringen, men at give meddelelse om overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne ICAO-normer efter disse normers planlagte anvendelsesdato, bør medlemsstaterne meddele ICAO Unionens holdning til sådanne afvigelser i forhold til de pågældende normer

på grundlag af et forberedende dokument, som Kommissionen rettidigt forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse, og hvori der gøres detaljeret rede for afvigelserne fra de specifikke normer, men kun for den periode, der er nødvendig for at afslutte gennemførelsen heraf.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen[2].

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"[3]. Som forklaret ovenfor falder genstanden for den foreslåede ændring ind under EU-retten (dvs. forordning (EU) nr. 996/2010).

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen").

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54 vedtager ICAO-Rådet internationale normer og anbefalede fremgangsmåder, der optages som bilag til Chicagokonventionen. Der er tale om retsakter, der har retsvirkninger. Når de normer og anbefalede fremgangsmåder, der er vedtaget af ICAO, er vedtaget og trådt i kraft, er de i henhold til Chicagokonventionens artikel 90, litra a), bindende for alle ICAO's kontraherende stater. Det fastsættes i nævnte bestemmelse, at: "For Rådets vedtagelse af de i artikel 54, stk. 1, omhandlede bilag forlanges, at to tredjedele af Rådet stemmer derfor ved et i dette øjemed sammenkaldt møde, hvorefter disse skal forelægges hver af de kontraherende stater af Rådet. Ethvert sådant bilag eller ændring i et bilag træder i kraft tre måneder efter, at det er forelagt de kontraherende stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende stater i mellemtiden overfor Rådet give meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed." Som forklaret ovenfor vil den påtænkte ændring af bilag 13 kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen. Ændringen vil nemlig gøre det nødvendigt at tilpasse sikkerhedsundersøgelsesmyndighedernes nuværende arbejdsprocedurer, der er reguleret ved forordning (EU) nr. 996/2010.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

---

[2] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

[3] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse om den holdning, der bør indtages i forbindelse med sådanne meddelelser, er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den vedtagne retsakts primære formål og indhold vedrører den fælles transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede rådsafgørelse er artikel 100, stk. 2, i TEUF, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2026/0028 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til den påtænkte ændring af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation"

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.

(2) Medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer. Seks medlemsstater er repræsenteret i ICAO-Rådet.

(3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs") og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.

(4) ICAO-Rådet skal på sin 237. samling vedtage ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen.

(5) Hovedformålet med ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen er at forbedre flyvesikkerheden ved at sikre en høj grad af effektivitet, hurtighed og kvalitet i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser inden for civil luftfart.

(6) De foreslåede ændringer har til formål at nå disse mål ved at præcisere staternes ansvar for at afslutte sikkerhedsundersøgelser og offentliggøre endelige rapporter, selv i tilfælde af ulovlig indblanding, og dermed forhindre en for tidlig afslutning af undersøgelserne. De skal afhjælpe potentielle interessekonflikter ved at foreslå, at undersøgelserne uddelegeres til tredjepartsenheder med henblik på større upartiskhed og gennemsigtighed. Ændringerne forbedrer også undersøgernes adgang til data ved at fjerne begrænsninger. De forenkler også procedurerne for indsendelse af rapporter til ICAO ved at fjerne kravet om en foreløbig "ADREP"-rapport og sænke grænseværdien for luftfartøjers maksimale masse i forbindelse med indsendelse af endelige rapporter til ICAO. Endelig ajourføres terminologien for at sikre konsekvens på tværs af ICAO's bilag.

(7) Det europæiske netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart (ENCASIA), der er oprettet ved artikel 7 i forordning (EU) nr. 996/2010[4], og som har til opgave at rådgive EU-institutionerne om alle aspekter af udviklingen og gennemførelsen af EU's politikker for og regulering af sikkerhedsundersøgelser og forebyggelse af havarier og hændelser, har bidraget til udarbejdelsen ændringsforslag 20.

(8) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, da ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen vil være bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 90, litra a), og vil kunne få afgørende indflydelse på EU-retten, navnlig forordning (EU) nr. 996/2010.

(9) Den holdning, som Unionen skal indtage på ICAO-Rådets 237. samling eller på en efterfølgende samling til vedtagelsen af den påtænkte ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen, bør være at støtte og overholde disse ændringer i deres helhed.

(10) I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i alle henseender at overholde en sådan international norm eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller fremgangsmåder, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, omgående meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale norm.

(11) I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

(12) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændring 20 af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen, som vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelsesproceduren, bør være, at der ikke meddeles afslag på godkendelse, men at ændringerne overholdes. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den påtænkte anvendelsesdato for de pågældende SARPs, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs. Den holdning, som indtages på Unionens vegne til en sådan afvigelse, bør fastlægges i et skriftligt dokument, som Kommissionen forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 237. samling i ICAO-Rådet eller på en af de efterfølgende samlinger, er at støtte den foreslåede ændring af

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen i dens helhed.

2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet uden nogen væsentlig ændring vedtager den foreslåede ændring af bilag 13 "Aircraft Accident and Incident Investigation" til Chicagokonventionen, jf. stk. 1, er i svaret på den respektive ICAO-skrivelse ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse, men at give meddelelse om overholdelse af den vedtagne foranstaltning. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne internationale normer efter den planlagte anvendelsesdato for disse normer, gives der meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke internationale normer i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38.

   Hvis EU-lovgivningen afviger fra normerne i bilag 13 til Chicagokonventionen, skal Kommissionen rettidigt og mindst to måneder før en af ICAO fastsat frist for meddelelse af afvigelser forelægge Rådet med henblik på drøftelse og godkendelse et forberedende dokument, der fastlægger Unionens holdning til de detaljerede afvigelser, som medlemsstaterne skal meddele ICAO på Unionens vegne.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, udtrykkes af alle EU-medlemsstater, som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand