EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 237. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Änderung des Anhangs 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen)

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft

i) den im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organisation, ICAO) auf dessen 237. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – und

ii) den Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem die ICAO die Annahme der Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt im entsprechenden Rundschreiben bekannt gegeben und ihre Vertragsstaaten aufgefordert hat, etwaige Abweichungen von den angenommenen Maßnahmen oder deren Einhaltung mitzuteilen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zweck und Ziel der Organisation ist die Entwicklung von Grundsätzen und Techniken für die internationale Flugsicherung und die Förderung der Planung und Weiterentwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Dem ICAO-Rat, einem ständigen Gremium der ICAO, gehören 36 Vertragsstaaten an, die von der ICAO-Versammlung für einen Zeitraum von drei Jahren gewählt werden. Im Zeitraum 2025 bis 2028 sind sechs EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago gehört es zu den Pflichten des ICAO-Rates, internationale Richtlinien und Empfehlungen (International Standards and Recommended Practices, SARP) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago wird jeder Anhang oder jede Änderung eines Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Vorlage bei den ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines vom ICAO-Rat festgelegten längeren Zeitraums wirksam, es sei denn, dass inzwischen die Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

Nach der Annahme der betreffenden Maßnahmen sind die ICAO-Vertragsstaaten verpflichtet, diese Maßnahmen einzuhalten oder deren Ablehnung oder etwaige Abweichungen davon mitzuteilen, bevor die Maßnahmen in Kraft treten und rechtsverbindlich werden.

Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat, der es für undurchführbar hält, einer internationalen Richtlinie oder einem solchen internationalen Verfahren in jeder Hinsicht nachzukommen oder seine eigenen Vorschriften und Maßnahmen mit einer internationalen Richtlinie oder einem internationalen Verfahren in volle Übereinstimmung zu

bringen, oder der es für notwendig hält, Vorschriften oder Verfahren anzunehmen, die irgendwie von denjenigen abweichen, die durch eine internationale Richtlinie festgesetzt sind, den Unterschied zwischen seiner eigenen Regelung und derjenigen, die durch die internationale Richtlinie festgelegt ist, sofort der ICAO anzeigen.

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt der ICAO und sein Verhältnis zu den geltenden Unionsvorschriften

Es wird erwartet, dass der ICAO-Rat auf seiner 237. Tagung oder auf einer der nächsten

Tagungen folgende Änderungen prüft und annimmt:

– Die Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen), auf die in den Rundschreiben AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 und AN 8/3-23/18 Bezug genommen wird, ergibt sich aus den Beratungen in der siebten bzw. achten Sitzung des Gremiums „Accident Investition Panel“ (AIGP/7 und AIGP/8) und der dritten Sitzung der Gruppe „Safety Information Protection Implementation Group“ (SIP-IG/3) sowie aus den Beratungen in der fünften Sitzung des Gremiums „Safety Management Panel“ (SMP/5), der neunten Sitzung des Gremiums „Remotely Piloted Aircraft Systems Panel“ (RPASP/9) und der fünften Sitzung der Arbeitsgruppe „Aerodrome Design and Operations Panel Working Group“ (ADOP/WG/5).

– Sie steht im Zusammenhang mit den Bestimmungen für Luftfahrzeugunfälle, darunter unrechtmäßige Eingriffe, Untersuchungen im Falle von Interessenkonflikt-Szenarien (Abschuss von Luftfahrzeugen), Beweismaterial und Anforderungen an die Meldedaten von Unfällen/Störungen (ADREP). Bezugnahmen auf Anhang 13 finden sich in den vorgeschlagenen Änderungen zu Anhang 6 in Bezug auf den Schutz von Flugdatenaufzeichnungen, haben jedoch keine Auswirkungen auf Anhang 13. Schließlich beinhaltet die Änderung eine entsprechende Aktualisierung von Anhang 19 in Bezug auf die Definition des staatlichen Sicherheitsprogramms (SSP) und eine Modifizierung des Vermerks zum System für die Erhebung und Verarbeitung von Sicherheitsdaten (Safety Data Collection and Processing System, SDCPS).

– Die oben genannte Änderung kann, wie nachstehend näher erläutert, das EU-Recht beeinflussen.

Die geplante Änderung erstreckt sich auf folgende Bereiche:

– In Bezug auf die Aktualisierung zu unrechtmäßigen Eingriffen und Untersuchungen im Falle von Interessenkonflikt-Szenarien zielt die vorgeschlagene Änderung darauf ab, die Zuständigkeiten des Ereignisstaats bei der Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen, insbesondere bei unrechtmäßigen Eingriffen, zu präzisieren und zu stärken. Einige Staaten haben in Fällen, in denen solche Eingriffe zu Unfällen geführt haben, Sicherheitsuntersuchungen eingestellt, ohne einen Abschlussbericht herauszugeben, was das Ziel untergräbt, daraus Lehren zur Verbesserung der Flugsicherheit zu ziehen. Die Änderung enthält einen Vermerk zur Klarstellung dieser Verpflichtung, damit sichergestellt ist, dass Sicherheitsuntersuchungen unabhängig von der Beteiligung an rechtswidrigen Handlungen abgeschlossen werden.

– Darüber hinaus behandelt die Änderung potenzielle Interessenkonflikte, die entstehen können, wenn der Ereignisstaat mit einem unrechtmäßigen Eingriff in Verbindung steht, was dazu führen kann, dass die Unparteilichkeit der

Untersuchungen infrage gestellt ist. Zur Gewährleistung von Transparenz, Unabhängigkeit, Glaubwürdigkeit und Objektivität wird der Ereignisstaat aufgefordert, Untersuchungen freiwillig an Drittstaaten oder regionale Organisationen abzugeben oder die ICAO als Beobachter einzubeziehen. Dieser Vorschlag, mit dem die Glaubwürdigkeit der Untersuchung bei Interessenkonflikten erhöht werden soll, ist in Form eines Leitfadens Anhang 13 als Anlage G beigefügt.

– Hinsichtlich der Änderung bezüglich des Beweismaterials wird vorgeschlagen, (im englischen Text) das Wort „available“ aus dem bestehenden Text zu streichen, da es für den Zugang zu Beweismaterial während der Untersuchungen durch Untersuchungsbeauftragte für Unfälle/Störungen einen Rückschritt dargestellt hat. Das Wort beinhaltet eine Einschränkung oder Bedingung und könnte falsch ausgelegt werden, wenn es um die Weitergabe sensibler Daten an Untersuchungsbeauftragte für Unfälle/Störungen geht.

– Durch die Streichung der vorläufigen Meldung im Rahmen des Meldesystems für Unfälle und Störungen (Accident/Incident Data REPorting System, ADREP) sollen die von den Staaten für die Meldung von Unfällen/Störungen an die ICAO als Teil des ADREP-Systems zu erfüllenden Anforderungen vereinfacht werden. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Anforderung an die Höchstmasse für die Übermittlung von Abschlussberichten an die ICAO von 5 700 kg auf 2 250 kg zu senken, um sie an die ADREP-Meldeanforderungen und die Meldung von Unfällen/Störungen anzupassen.

– Was schließlich die Aktualisierung des Begriffs „staatliches Sicherheitsprogramm“ betrifft, beinhaltet diese eine Änderung seiner Begriffsbestimmung in Anhang 13, um der neuen Definition Rechnung zu tragen. Mit dem Vorschlag wird auch der Inhalt des Vermerks zu Anhang 13 Abschnitt 8.1 modifiziert, indem der Begriff „Safety Data Collection and Processing System (SDCPS)“ (System für die Erhebung und Verarbeitung von Sicherheitsdaten) eingeführt wird. In beiden Fällen soll mit dem Vorschlag die Kohärenz von Anhang 13 mit anderen ICAO-Anhängen gewährleistet werden.

Sofern die Änderung angenommen wird, soll sie ab dem 23. November 2028 gelten, mit Ausnahme der Bestimmungen im Zusammenhang mit der Definition des staatlichen Sicherheitsprogramms (SSP) und des Vermerks zum System für die Erhebung und Verarbeitung von Sicherheitsdaten (SDCPS), die ab dem 26. November 2026 gelten sollen.

Während einige der vorgeschlagenen Änderungen Teile des ICAO-Anhangs 13 betreffen, die nicht in die Verordnung (EU) Nr. 996/2010[1] aufgenommen wurden, sind die übrigen bereits in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 enthalten und dürften, sofern sie wie vorgeschlagen angenommen werden, das Unionsrecht nicht verändern. Nichtsdestoweniger muss nach Annahme der Änderung eine gründliche Bewertung, einschließlich einer Bewertung der Notwendigkeit zur Notifizierung von Abweichungen, vorgenommen werden.

Die oben genannte Bewertung wurde auf der Grundlage eines Beitrags des Europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities, ENCASIA) erstellt. Das Netz wurde mit Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 eingerichtet und setzt sich aus den Leitern der Sicherheitsuntersuchungsstellen in jedem Mitgliedstaat und/oder – im Fall einer

[1] Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj.

für mehrere Verkehrsträger zuständigen Stelle – dem Leiter ihrer Luftfahrtabteilung oder deren Vertretern zusammen. ENCASIA ist u. a. dafür zuständig, Vorschläge auszuarbeiten und die Organe der Union zu allen Aspekten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung der Politik und der Regeln der Union in Bezug auf Sicherheitsuntersuchungen und die Verhütung von Unfällen und Störungen zu beraten.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Die vorgeschlagenen Änderungen und deren Bezug zu geltendem Unionsrecht

Änderung 20 zu Anhang 13

Die vorgeschlagene Änderung, auf die in den Rundschreiben AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 und AN 8/3-23/18 Bezug genommen wird, deckt sich mit den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Der Gegenstand der geplanten Änderungen fällt gemäß Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird ein Beitrag zur Verbesserung der Flugsicherheit geleistet, indem ein hohes Maß an Effizienz, Zweckmäßigkeit und Qualität der Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt gewährleistet wird, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist. Die Union erkennt an, dass die Untersuchung von Unfällen und Störungen verbessert werden muss, einschließlich der Klärung und Ausweitung der Zuständigkeiten des Ereignisstaats bei der Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen, insbesondere in Bezug auf Fälle unrechtmäßiger Eingriffe, der Klärung von Beweismaterial, der Vereinfachung der ADREP-Meldung, der Senkung der Massenschwelle für die Übermittlung von endgültigen Unfallberichten an die ICAO und einer neuen Definition des staatlichen Sicherheitsprogramms durch die Einführung von Änderungen zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen).

Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden mehrere unterschiedliche Ziele verfolgt: Angestrebt wird, die Zuständigkeit von Staaten für den Abschluss von Sicherheitsuntersuchungen und die Veröffentlichung von Abschlussberichten zu klären, auch wenn es sich um unrechtmäßige Eingriffe handelt, und so die Flugsicherheit zu erhöhen, indem der vorzeitige Abschluss von Untersuchungen verhindert wird. Zudem befassen sie sich mit potenziellen Interessenkonflikten, indem vorgeschlagen wird, dass zur Gewährleistung von Unparteilichkeit und Transparenz Staaten Untersuchungen an Dritte delegieren können. Darüber hinaus soll der uneingeschränkte Zugang der Untersuchungsbeauftragten zu den erforderlichen Daten verbessert werden. Die Streichung des vorläufigen ADREP-Berichts und niedrigere Massenhöchstwerte für die Meldung an die ICAO zielen darauf ab, die Verfahren zu vereinfachen und eine umfassendere Datenerhebung zu gewährleisten. Schließlich soll durch die Aktualisierung von Begriffen wie „staatliches Sicherheitsprogramm“ und die Einführung eines System für die Erhebung und Verarbeitung von Sicherheitsdaten (SDCPS) die Kohärenz zwischen den ICAO-Anhängen gewahrt werden.

Nach geltendem EU-Recht, nämlich der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, sollte Anhang 13 des Abkommens von Chicago in seiner jeweils geltenden Fassung, in dem internationale Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen festgelegt sind, besonders Rechnung getragen werden. Es

wird nicht für notwendig erachtet, die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 zu ändern oder einen neuen Rechtsakt zu erlassen.

Die Vertreter der EU-Mitgliedstaaten und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit als Mitglieder und Beobachter der ENCASIA-WG 7, die für die Koordinierung der Standpunkte der Sicherheitsuntersuchungsstellen (SIA) in Bezug auf ICAO-Rundschreiben zu Sicherheitsuntersuchungen zuständig ist, trugen zur Ausarbeitung des die Änderung 20 betreffenden Vorschlags bei.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, diese Änderung zu unterstützen.

Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagene Änderung 20 zu Anhangs 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – ohne wesentliche Änderungen annimmt, besteht der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, also darin, keine Ablehnung mitzuteilen und den angenommenen Maßnahmen als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben nachzukommen. Weichen nach dem geplanten Zeitpunkt der Anwendung der neu angenommenen ICAO-Richtlinien Rechtsvorschriften der Union von diesen Richtlinien ab, sollte der ICAO von den Mitgliedstaaten der Standpunkt der Union zu den Abweichungen von konkret diesen Richtlinien auf der Grundlage eines Vorbereitungsdokuments mitgeteilt werden, das dem Rat von der Kommission zeitnah zur Erörterung und Billigung vorgelegt wird und in dem genau aufgeführt ist, worin die Abweichungen bestehen und wie viel Zeit für die vollständige Einhaltung benötigt wird.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, durch Beschlüsse festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[2].

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“[3]. Wie oben erläutert, fällt der Gegenstand der vorgeschlagenen Änderung unter das Unionsrecht (d. h. die Verordnung (EU) Nr. 996/2010).

[2] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

[3] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago"), eingesetztes Gremium.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago nimmt der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – an. Hierbei handelt sich um rechtswirksame Akte. Sobald die Richtlinien und Empfehlungen der ICAO angenommen und wirksam sind, sind sie nach Artikel 90 Buchstabe a des Abkommens von Chicago für alle ICAO-Vertragsstaaten verbindlich, in dem es heißt: *„Die Annahme der in Artikel 54 Buchstabe l erwähnten Anhänge durch den Rat erfordert eine Zweidrittel-Mehrheit der Stimmen des Rates auf einer zu diesem Zweck einberufenen Tagung und ist sodann durch den Rat jedem Vertragsstaat vorzulegen. Jeder Anhang oder jede Änderung eines Anhangs wird innerhalb von drei Monaten nach Vorlage bei den Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines von dem Rat festgelegten längeren Zeitraums wirksam, es sei denn, dass inzwischen die Mehrheit der Vertragsstaaten dem Rat ihre Ablehnung mitgeteilt hat."* Wie oben erläutert, ist die geplante Änderung zu Anhang 13 geeignet, den Inhalt der Rechtsvorschriften der Union maßgeblich zu beeinflussen. Insbesondere würde die Änderung die Notwendigkeit mit sich bringen, die derzeitigen Arbeitsverfahren der Sicherheitsuntersuchungsstellen, die durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 geregelt sind, anzupassen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Wesentlicher Zweck und Inhalt der angenommenen Rechtsakte ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

2026/0028 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 237. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Änderung des Anhangs 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

(2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Im ICAO-Rat sind sechs EU-Mitgliedstaaten vertreten.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) annehmen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.

(4) Der ICAO-Rat soll auf seiner 237. Tagung die Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens von Chicago annehmen.

(5) Hauptzweck der Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens von Chicago ist es, die Flugsicherheit zu erhöhen, indem ein hohes Maß an Effizienz, Zweckmäßigkeit und Qualität der Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt sichergestellt wird.

(6) Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen diese Ziele erreicht werden, indem die Zuständigkeit der Staaten für den Abschluss von Sicherheitsuntersuchungen und die Veröffentlichung von Abschlussberichten, auch bei unrechtmäßigen Eingriffen, klargestellt wird, wodurch ein vorzeitiger Abschluss von Untersuchungen verhindert wird. Sie befassen sich mit potenziellen Interessenkonflikten, indem vorgeschlagen wird, Untersuchungen zur Gewährleistung größerer Unparteilichkeit und Transparenz an Dritte zu delegieren. Die Änderungen verbessern auch den Zugang der Untersuchungsbeauftragten zu Daten, indem Beschränkungen aufgehoben werden. Außerdem werden die Verfahren für die Übermittlung von Berichten an die ICAO vereinfacht, indem das Erfordernis einer vorläufigen ADREP-Meldung aufgehoben und die Schwellenwerte für die Höchstmasse von Luftfahrzeugen für die Übermittlung

von Abschlussberichten an die ICAO gesenkt werden. Schließlich wird die Terminologie aktualisiert, um die Kohärenz zwischen den ICAO-Anhängen zu gewährleisten.

(7) Das mit Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010[4] eingerichtete Europäische Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities, ENCASIA), das die Aufgabe hat, Organe der Union zu allen Aspekten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung der Politik und der Regeln der Union in Bezug auf Sicherheitsuntersuchungen und die Verhütung von Unfällen und Störungen zu beraten, hat zur Ausarbeitung des die Änderung 20 betreffenden Vorschlags beigetragen.

(8) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens von Chicago im Einklang mit Artikel 90 Buchstabe a des Abkommens von Chicago völkerrechtlich bindend sein wird und das EU-Recht, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 996/2010, maßgeblich beeinflussen kann.

(9) Der Standpunkt der Union auf der 237. Tagung des ICAO-Rates oder einer nachfolgenden Tagung in Bezug auf die Annahme der geplanten Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigatio*n (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – sollte darin bestehen, diese Änderungen in ihrer Gesamtheit zu unterstützen und ihnen nachzukommen.

(10) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat, der es für undurchführbar hält, einer internationalen Richtlinie oder einem solchen internationalen Verfahren in jeder Hinsicht nachzukommen oder seine eigenen Vorschriften und Maßnahmen mit einer internationalen Richtlinie oder einem internationalen Verfahren in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für notwendig hält, Vorschriften oder Verfahren anzunehmen, die irgendwie von denjenigen abweichen, die durch eine internationale Richtlinie festgesetzt sind, den Unterschied zwischen seiner eigenen Regelung und derjenigen, die durch die internationale Richtlinie festgelegt ist, sofort der ICAO anzeigen.

(11) Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago wird jeder Anhang oder jede Änderung eines Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Vorlage bei den ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines vom ICAO-Rat festgelegten längeren Zeitraums wirksam, es sei denn, dass inzwischen die Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

(12) Der Standpunkt der Union nach der Annahme der Änderung 20 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens von Chicago durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär in einem ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben wird, sollte darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und den Änderungen nachzukommen. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem geplanten Geltungsbeginn der neu angenommenen SARP von diesen abweicht, sollte der ICAO die Abweichung von den betreffenden SARP mitgeteilt werden. Der

[4] Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj.

Standpunkt der Union zu einer solchen Abweichung sollte auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der im Namen der Union auf der 237. Tagung oder einer nachfolgenden Tagung des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die vorgeschlagene Änderung zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigatio*n (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt in ihrer Gesamtheit zu unterstützen.

(2) Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagene, in Absatz 1 genannte Änderung zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Änderung annimmt, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben keine Ablehnung mitzuteilen und der angenommenen Maßnahme nachzukommen. Weichen die Rechtsvorschriften der Union nach dem geplanten Geltungsbeginn der neu angenommenen internationalen Richtlinien von diesen ab, sollte der ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago die Abweichung von den betreffenden internationalen Richtlinien mitgeteilt werden.

Weichen die Rechtsvorschriften der Union von den in Anhang 13 des Abkommens von Chicago enthaltenen Richtlinien ab, legt die Kommission dem Rat rechtzeitig und mindestens zwei Monate vor einer von der ICAO für die Mitteilung von Abweichungen gesetzten Frist ein Vorbereitungsdokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem der Standpunkt der Union zu den der ICAO von den Mitgliedstaaten im Namen der Union mitzuteilenden Abweichungen im Einzelnen dargelegt wird.

Artikel 2

Der in Artikel 1 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Der in Artikel 1 Absatz 2 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und die dabei gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin