EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 19.2.2024
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de 231e 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 betreft:

i) het standpunt dat namens de Unie in de 231e bijeenkomst van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen met betrekking tot het voorgenomen amendement 19 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*

ii) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO de vaststelling van amendement 19 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart in respectieve staatsbrieven heeft aangekondigd, waarbij haar 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") heeft tot doel het internationale luchtvervoer te regelen. Het verdrag is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzag in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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; 36 verdragsluitende staten worden door de Algemene Vergadering van de ICAO verkozen tot lid van de ICAO-Raad voor een periode van drie jaar. In de periode 2022-2025 zijn zes EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

Tot de verplichte taken van de ICAO-Raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, behoort 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 amendement van een bijlage in werking binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de verdragsluitende staten van de ICAO of na afloop van een langere termijn zoals de ICAO-Raad die kan voorschrijven, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de verdragsluitende staten van de ICAO zijn afkeuring kenbaar maakt.

Na de vaststelling van dergelijke maatregelen moeten de ICAO-staten ze naleven of, vóór ze in werking treden en juridisch bindend worden, kennis geven van hun afkeuring of eventuele verschillen.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die oordeelt dat het onmogelijk 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 procedures, of die het nodig vindt om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek 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 handelingen van de ICAO en hun verhouding tot de bestaande regels van de Unie

De ICAO-Raad zal naar verwachting het volgende bespreken en aannemen tijdens zijn 231e

vergadering of een daaropvolgende vergadering:

– Amendement 19 van bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* als bedoeld in staatsbrief AN 6/1.2-22/85 vloeit voort uit de beraadslagingen tijdens de zesde vergadering van het Accident Investigation Panel (AIGP/6). Het heeft betrekking op onderzoeken waarbij onbemande luchtvaartuigen zijn betrokken, het vrijgeven van onderzoeksinformatie, het gebruik van het Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS), de verkorting van de raadplegingsperiode voor het eindverslag en de verplichting tot publicatie in elektronisch formaat.

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

Het beoogde amendement heeft betrekking op de volgende gebieden:

– met betrekking tot onderzoeken waarbij onbemande luchtvaartuigen zijn betrokken: om een onderscheid te maken tussen bemande luchtvaartuigen en op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPA), wordt in bijlage 13 verduidelijkt welke soorten RPA-voorvallen moeten worden onderzocht. Voorts wordt in het amendement voorgesteld om in bijlage 13 de belangrijkste elementen van RPA-voorvallen te verduidelijken waartoe de aangewezen onderzoeker tijdens onderzoeken toegang moet hebben.

– met betrekking tot de richtsnoeren voor onderzoeksinstanties: in het amendement wordt voorgesteld te overwegen om informatie vrij te geven in een vroeg stadium van het onderzoek naar ongevallen en incidenten die grote publieke aandacht trekken, al naargelang van toepassing, en later formeel met een schriftelijk voorlopig verslag.

– met betrekking tot de beschikbaarheid voor het onderzoek van opnames die afkomstig zijn van de vaste opnameapparatuur die in het luchtvaartuig zijn geïnstalleerd: het amendement schrijft voor dat dergelijke opnames onverwijld ter beschikking moeten worden gesteld en dat deze niet openbaar mogen worden gemaakt zonder de toestemming van de staat die het onderzoek uitvoert.

– met betrekking tot de raadplegingsperiode voor ontwerp-eindverslagen: in het amendement wordt voorgesteld de huidige raadplegingstermijn te verkorten tot dertig dagen, met de mogelijkheid om deze te verlengen tot zestig dagen.

– Tot slot wordt in het amendement voorgesteld de e-bibliotheek van eindverslagen onder de aandacht te brengen en wordt de voorkeur gegeven aan de indiening van eindverslagen bij de ICAO in elektronische vorm.

Het is de bedoeling dat het amendement met ingang van 28 november 2024 van toepassing wordt, met uitzondering van bepalingen die betrekking hebben op onderzoeken waarbij onbemande luchtvaartuigen zijn betrokken, die naar verwachting met ingang van 26 november 2026 van toepassing zullen zijn.

De meeste voorgestelde wijzigingen zijn in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EU) nr. 996/2010[1], maar het is mogelijk dat bepaalde aanpassingen nodig zijn op het niveau van de uitvoering van Verordening (EU) nr. 996/2010. Het is met name mogelijk dat de werkprocedures van de veiligheidsonderzoeksinstanties van de EU op passende wijze moeten worden aangevuld/gewijzigd. In artikel 16, lid 4, van Verordening (EU) nr. 996/2010 (het huidige wetgevingskader van de EU) is bepaald dat de veiligheidsonderzoeksinstantie de internationale normen en aanbevolen praktijken moet volgen, waardoor de naleving van bijlage 13 gewaarborgd is.

De hierboven bedoelde beoordeling is opgesteld op basis van een bijdrage van het Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek 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 elk van de lidstaten en/of, in het geval van een multimodale autoriteit, het hoofd van de luchtvaartafdeling ervan, of hun vertegenwoordigers. ENCASIA heeft onder meer tot taak voorstellen voor te bereiden en advies te verstrekken aan de instellingen van de Unie over alle aspecten die verband houden met de ontwikkeling en uitvoering van beleid en regels van de Unie met betrekking tot veiligheidsonderzoeken en de preventie van ongevallen en incidenten.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Voorgestelde wijzigingen en hun verhouding tot de bestaande regels van de Unie

Amendement 19 van bijlage 13

Het voorgestelde amendement als bedoeld in staatsbrief AN 6/1.2-22/85 heeft betrekking op de bepalingen van Verordening (EU) nr. 996/2010 en is in overeenstemming met het recht van de Unie.

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

Het voorgestelde amendement zou bijdragen tot de verbetering van de luchtvaartveiligheid door te garanderen dat de efficiëntie, doelmatigheid en kwaliteit van veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart van hoog niveau zijn, hetgeen uitsluitend tot doel heeft toekomstige ongevallen en incidenten te voorkomen, zonder schuld of aansprakelijkheid vast te stellen. De Unie erkent dat het onderzoek naar ongevallen en incidenten moet worden verbeterd, met inbegrip van de publicatie van haar verslagen, door een aantal wijzigingen aan te brengen in bijlage 13 — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*.

Het doel van de voorgestelde wijzigingen is tweeledig: Enerzijds de veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten bijstaan bij hun onderzoeken door vast te stellen welke soorten RPA-incidenten moeten worden onderzocht, en door onverwijld gegevens van in luchtvaartuigen geïnstalleerde vaste opnameapparatuur beschikbaar te stellen, mits de onderzoekende staat daar toestemming voor verleent. Voorts erkent het

[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).

amendement de toegenomen verwachtingen van het publiek en de media, en derhalve de noodzaak om sneller informatie te verstrekken tijdens onderzoeken naar ongevallen en incidenten die meer aandacht van het publiek trekken, en om de eindrapporten in elektronische vorm te verspreiden. Ten slotte moet het gebruik van nieuwe technologieën bijdragen tot een verkorting van de raadplegingsperiode, die de publicatie van het eindverslag en de eventuele veiligheidsaanbevelingen zal versnellen, wat de veiligheid van de luchtvaart ten goede zal komen.

In artikel 16, lid 4, van Verordening (EU) nr. 996/2010 (het huidige wetgevingskader van de EU) is bepaald dat de veiligheidsonderzoeksinstantie de internationale normen en aanbevolen praktijken moet volgen, waardoor de naleving van bijlage 13 gewaarborgd is. Het lijkt niet nodig Verordening (EU) nr. 996/2010 te wijzigen of een nieuwe wetgevingshandeling vast te stellen. De correcte uitvoering van het voorgestelde amendement 19 van bijlage 13 kan worden bereikt door de huidige werkprocedures van de veiligheidsonderzoeksinstanties aan te passen.

De vertegenwoordigers van de EU-lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), als leden en waarnemers van werkgroep 7 van ENCASIA die belast is met de coördinatie van de standpunten van de veiligheidsonderzoeksinstanties met betrekking tot ICAO-staatsbrieven in verband met veiligheidsonderzoeken, droegen bij tot de ontwikkeling van het voorstel voor amendement 19.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt dan ook in dat dit amendement moet worden gesteund.

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad het voorgestelde amendement 19 van bijlage 13 - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief geen kennisgeving moet worden gedaan van afkeuring, maar moet worden gemeld dat de vastgestelde maatregelen zullen worden nageleefd. Indien de wetgeving van de Unie zou afwijken van de onlangs vastgestelde ICAO-normen na een beoogde toepassingsdatum van die normen, moeten de lidstaten het standpunt van de Unie over de verschillen met die specifieke normen aan de ICAO meedelen op basis van een voorbereidend document dat de Commissie tijdig ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt, en waarin de gedetailleerde verschillen worden uiteengezet 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 betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken 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 ook 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 uiteengezet, valt het voorgestelde amendement onder het recht van de Unie (d.w.z. 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 eenmaal 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 Chicago, waarin als volgt is bepaald: *"De aanvaarding door de Raad van de Bijlagen, omschreven in artikel 54, onder (1), 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. Als 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,

[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.

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 hoofddoelstelling en de inhoud van de vastgestelde handeling hebben betrekking op het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

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.

2024/0042 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de 231e 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 (International Civil Aviation Organization — 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. Zes lidstaten zijn vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

(3) Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) vaststellen; deze worden vastgelegd in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

(4) De ICAO-Raad zal tijdens zijn 231e bijeenkomst amendement 19 van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* aannemen.

(5) Het belangrijkste doel van amendement 19 van bijlage 13 - *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* bij het Verdrag van Chicago is de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door een hoog niveau van efficiëntie, doelmatigheid en kwaliteit van veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart te waarborgen.

(6) De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel deze doelstellingen te bereiken door de veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten te helpen bij hun onderzoeken naar op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS), en door onverwijld informatie en gegevens van in luchtvaartuigen geïnstalleerde opnameapparatuur beschikbaar te stellen. Het amendement erkent ook de verwachtingen van het publiek en de media om geïnformeerd te worden en bevat daarom bepalingen om tijdig feitelijke informatie te verstrekken tijdens veiligheidsonderzoeken. Bovendien kan de raadplegingsperiode worden verkort door het gebruik van moderne technologieën, waardoor het eindverslag sneller kan worden gepubliceerd. Bovendien kunnen de eindverslagen gemakkelijker naar de centrale ICAO-databank worden geüpload wanneer ze in elektronische vorm worden verzonden.

(7) Het bij artikel 7 van Verordening (EU) nr. 996/2010[1] opgerichte Europees netwerk van instanties voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart (ENCASIA), dat onder meer tot taak heeft de instellingen van de Unie te adviseren over alle aspecten van de ontwikkeling en uitvoering van het beleid en de regels van de Unie met betrekking tot veiligheidsonderzoeken en de preventie van ongevallen en incidenten, heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het voorstel voor amendement 19.

(8) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-Raad, aangezien amendement 19 van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* uit hoofde van het internationaal recht bindend zal zijn overeenkomstig artikel 90, punt a), van het Verdrag van Chicago en een beslissende invloed kan hebben op het EU-recht, met name Verordening (EU) nr. 996/2010.

(9) Het standpunt van de Unie tijdens de 231e zitting van de ICAO-Raad of een daaropvolgende zitting met betrekking tot de vaststelling van het beoogde amendement 19 van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*, moet erin bestaan dit amendement in zijn geheel te steunen en na te leven.

(10) Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die oordeelt dat het onmogelijk 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 nodig acht om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijk en die welke bij de internationale norm is vastgesteld.

(11) Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago treedt een bijlage of een amendement van een bijlage in werking binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de verdragsluitende staten van de ICAO of na afloop van een langere termijn zoals de ICAO-Raad die kan voorschrijven, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de verdragsluitende staten van de ICAO zijn afkeuring kenbaar maakt.

(12) Het standpunt van de Unie na de vaststelling door de ICAO-Raad van amendement 19 van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*, dat door de secretaris-generaal van de ICAO moet worden aangekondigd via een ICAO-staatsbrief, moet erin bestaan geen afkeuring te registreren en de wijzigingen na te leven. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's. 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.

(13) Dat standpunt moet tot uiting worden gebracht door alle lidstaten van de Unie die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie,

[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).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

(1) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 231e of een latere bijeenkomst van de ICAO-Raad is dat het voorgestelde amendement van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* in zijn geheel moet worden gesteund.

(2) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad het voorgestelde amendement van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago — *Onderzoek naar ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*, zoals bedoeld in lid 1, zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief geen afkeuring moet worden geregistreerd, maar moet worden gemeld dat de vastgestelde maatregel zal worden nageleefd. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's.

In geval de wetgeving van de Unie verschilt van de normen in bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago, dient de Commissie te zijner tijd en ten minste twee maanden vóór een door de ICAO vastgestelde termijn voor kennisgeving van verschillen, ter bespreking en goedkeuring bij de Raad een voorbereidend document in met het standpunt van de Unie over de gedetailleerde verschillen die de lidstaten namens de Unie aan de ICAO moeten meedelen.

Artikel 2

Het in artikel 1, lid 1, genoemde standpunt moet worden uitgedrukt door de gezamenlijk in het belang van de Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad.

Het in artikel 1, lid 2, bedoelde standpunt moet tot uiting worden 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