EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 19.2.2024
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 231. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta suunniteltuun liitteen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) muutokseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee

(i) kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 231. istunnossa unionin puolesta otettavaa kantaa siltä osin kuin on kyse liitteen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) suunnitellusta muutoksesta 19

(ii) kantaa, joka otetaan unionin puolesta sen jälkeen, kun ICAO on ilmoittanut kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) muutoksen 19 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 sopimuspuolia.

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 ovat 36 sopimusvaltiota, jotka ICAOn yleiskokous valitsee kolmeksi vuodeksi. ICAOn neuvostossa on kaudella 2022–2025 kuusi EU:n jäsenvaltiota.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklassa lueteltuihin ICAOn neuvoston pakollisiin tehtäviin kuuluu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen 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 tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka 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 on määrä tarkastella ja hyväksyä 231. istunnossaan tai jossakin sitä seuraavassa istunnossaan seuraavaa:

– Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 6/1.2-22/85 tarkoitettu muutos 19 liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) perustuu onnettomuuksien tutkintalautakunnan (AIGP/6) kuudennen kokouksen keskusteluihin. Se liittyy miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaan tutkintaan, tutkintatietojen julkistamiseen, ilmailun maailmanlaajuisen hätä- ja turvallisuusjärjestelmän (GADSS) käyttöön, loppuraportin tarkasteluajan lyhentämiseen sekä velvollisuuteen julkaista tiedot sähköisessä muodossa.

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

Suunniteltu muutos kattaa seuraavat osa-alueet:

– Miehittämättömiä ilma-aluksia koskevat tutkinnat: Miehitettyjen ilma-alusten ja etäohjattavien ilma-alusten toisistaan erottamista varten liitteessä 13 selvennetään, minkä tyyppiset etäohjattavia ilma-aluksia koskevat poikkeamat on määrä tutkia. Lisäksi muutoksessa ehdotetaan, että liitteessä 13 selvennetään etäohjattavia ilma-aluksia koskevien poikkeamien keskeiset osatekijät, jotka tutkinnan johtajan olisi saatava käyttöönsä tutkinnan aikana.

– Tutkintaviranomaisille annettavat ohjeet: Muutoksessa ehdotetaan, että tietojen julkistamista harkittaisiin tilanteen mukaan suurta julkista huomiota herättävien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan varhaisessa vaiheessa ja myöhemmin muodollisemmin kirjallisen alustavan raportin yhteydessä.

– Ilma-alukseen asennetuista kiinteistä rekisteröintilaitteista peräisin olevien tallenteiden saatavuus tutkintaan: Muutoksessa vaaditaan, että tällaiset tallenteet asetetaan saataville viipymättä, ja sillä on tarkoitus varmistaa, että niitä ei luovuteta ilman tutkinnan suorittavan valtion suostumusta.

– Loppuraporttiluonnosten tarkasteluaika: Muutoksessa ehdotetaan nykyisen tarkasteluajan lyhentämistä kolmeenkymmeneen päivään, kuitenkin niin, että sitä on mahdollista pidentää kuuteenkymmeneen päivään.

– Muutoksessa ehdotetaan myös tiedottamista loppuraporttien sähköisestä kirjastosta ja esitetään, että loppuraportit toimitettaisiin ICAOlle ensisijaisesti sähköisessä muodossa.

Muutosta on määrä alkaa soveltaa 28. marraskuuta 2024 alkaen lukuun ottamatta miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaan tutkintaan liittyviä vaatimuksia, joiden on määrä tulla voimaan 26. marraskuuta 2026 alkaen.

Useimmat ehdotetuista muutoksista ovat asetuksen (EU) N:o 996/2010[1] säännösten mukaisia, mutta asetuksen täytäntöönpanon tasolla saattaa olla tarpeen tehdä joitakin mukautuksia. Erityisesti EU:n turvallisuustutkintaviranomaisten työmenettelyjä voi olla tarpeen täydentää tai muuttaa asianmukaisesti. EU:n nykyisen lainsäädäntökehyksen eli asetuksen (EU) N:o

[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. 35–50).

996/2010 16 artiklan 4 kohdassa täsmennetään, että turvallisuustutkintaviranomaisen on noudatettava kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, millä varmistetaan liitteen 13 noudattaminen.

Edellä esitetty arviointi on laadittu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkostolta (ENCASIA) saatujen tietojen perusteella. Verkosto on perustettu asetuksen (EU) N:o 996/2010 7 artiklan 1 kohdan nojalla, ja se koostuu kunkin jäsenvaltion turvallisuustutkintaviranomaisen johtajasta ja/tai useista liikennemuodoista huolehtivan viranomaisen tapauksessa sen ilmailuosaston johtajasta tai näiden edustajista. ENCASIAn 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. Ehdotetut muutokset ja niiden suhde voimassa oleviin unionin sääntöihin

Muutos 19 liitteeseen 13

Valtioille osoitetussa kirjeessä AN 6/1.2-22/85 tarkoitettu ehdotettu muutos kattaa asetuksen (EU) N:o 996/2010 säännökset ja on unionin lainsäädännön mukainen.

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

Ehdotettu muutos parantaisi osaltaan ilmailun turvallisuutta varmistamalla, että tehokkuuden, nopeuden ja laadun korkeatasoisuuden Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkinnassa, jonka ainoa tavoite on tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen eikä syyllisyyden tai vastuun osoittaminen. Unioni toteaa, että onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa, mukaan lukien sen raporttien julkaisemista, on tarpeen parantaa tekemällä joitakin muutoksia liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*).

Ehdotetuilla muutoksilla on kaksi tavoitetta: Tavoitteena on toisaalta avustaa jäsenvaltioiden turvallisuustutkintaviranomaisia niiden tutkinnassa määrittämällä tutkittavien etäohjattavia ilma-aluksia koskevien vaaratilanteiden tyypit sekä asettamalla viipymättä saataville ilma-aluksiin asennetuista kiinteistä rekisteröintilaitteista saadut tiedot tutkinnan suorittavan valtion luvalla. Tämän lisäksi muutoksessa tunnustetaan yleisön ja tiedotusvälineiden kasvavat odotukset ja näin ollen tarve siitä, että tietoa annetaan nopeammin suurta julkista huomiota herättävien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan aikana ja että loppuraportit jaetaan sähköisessä muodossa. Uuden teknologian käytön pitäisi myös mahdollistaa tarkasteluajan lyhentäminen, mikä nopeuttaa loppuraportin ja sen mahdollisesti sisältämien turvallisuussuositusten julkaisemista ja hyödyttää siten lentoturvallisuutta.

EU:n nykyisen lainsäädäntökehyksen eli asetuksen (EU) N:o 996/2010 16 artiklan 4 kohdassa täsmennetään, että turvallisuustutkintaviranomaisen on noudatettava kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja, millä varmistetaan liitteen 13 noudattaminen. Asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamista tai uuden säädöksen antamista ei katsota tarpeelliseksi. Liitteeseen 13 ehdotetun muutoksen 19 asianmukainen täytäntöönpano voidaan saavuttaa mukauttamalla turvallisuustutkintaviranomaisten nykyisiä työmenettelyjä.

Muutokseen 19 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.

Ehdotettu unionin puolesta otettava kanta on näin ollen puoltaa tätä muutosta.

Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) ehdotetun muutoksen 19 ilman merkittäviä muutoksia, unionin puolesta otettavana kantana olisi siis oltava jättää ilmaisematta vastustusta ja noudattaa hyväksyttyjä toimenpiteitä vastauksena asiaa koskevaan valtioille osoitettuun ICAOn kirjeeseen. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä ICAOn standardeista niiden suunnitellun soveltamispäivän jälkeen, jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava ICAOlle unionin kanta eroavuuksiin kyseisten standardien kanssa komission neuvostolle keskustelua ja hyväksyntää varten toimittaman valmisteluasiakirjan perusteella, ja siinä olisi esitettävä yksityiskohtaiset eroavaisuudet siltä ajalta, joka on tarpeen täytäntöönpanon loppuun saattamiseksi.

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 osapuoli.[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, ehdotettu muutos kuuluu unionin oikeuden (eli asetuksen (EU) N:o 996/2010) soveltamisalaan.

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 hyväksymät standardit ja suositellut menettelytavat on hyväksytty ja ne ovat voimassa, ne sitovat kaikkia ICAOn sopimusvaltioita Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan a kohdan nojalla. Siinä säädetään seuraavaa: *”Edellä 54 artiklan 1) kohdassa mainittujen liitteiden hyväksymiseen neuvostossa vaaditaan tarkoitusta varten koolle kutsutun neuvoston kokouksen vähintään kahden*

[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.

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, liitteeseen 13 suunniteltu muutos voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön sisältöön. Muutos toisi nimittäin tarpeen mukauttaa asetuksella (EU) N:o 996/2010 säänneltyjen turvallisuustutkintaviranomaisten nykyisiä työmenettelyjä.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta yleissopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Tämän vuoksi näitä ilmoituksia koskevaa unionin kantaa koskevan ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 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 pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava 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. Päätelmät

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

2024/0042 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 231. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta suunniteltuun liitteen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) muutokseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälisen siviili-ilmailun 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 231. istunnossaan muutos 19 Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*).

(5) Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) muutoksen 19 päätarkoitus on parantaa lentoturvallisuutta varmistamalla, että Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkinta on tehokkuudeltaan, nopeudeltaan ja laadultaan korkeatasoista.

(6) Ehdotetuilla muutoksilla pyritään saavuttamaan nämä tavoitteet avustamalla jäsenvaltioiden turvallisuustutkintaviranomaisia etäohjattavia ilma-aluksia koskevassa tutkinnassa ja asettamalla viipymättä saataville ilma-aluksiin asennetuista rekisteröintilaitteista saatavat tiedot. Muutoksessa tunnustetaan myös yleisön ja tiedotusvälineiden odotukset tiedon saannista, minkä vuoksi se sisältää vaatimuksia, joiden mukaan turvallisuustutkinnan aikana on annettava viipymättä tosiasioihin perustuvaa tietoa. Nykyaikaisen teknologian käyttö voi myös mahdollistaa tarkasteluajan lyhentämisen, mikä nopeuttaa loppuraportin julkaisemista. Kun loppuraportit lähetetään sähköisessä muodossa, ne on helpompi ladata ICAOn keskustietokantaan.

(7) Asetuksen (EU) N:o 996/2010[1] 7 artiklan nojalla perustettu Euroopan siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisten verkosto (ENCASIA), jonka yhtenä tehtävänä on neuvoa unionin toimielimiä kaikissa turvallisuustutkintaa sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä koskevien unionin politiikkojen ja sääntöjen kehittämiseen ja täytäntöönpanoon liittyvissä näkökohdissa, on osallistunut muutokseen 19 liittyvän ehdotuksen laadintaan.

(8) On aiheellista vahvistaa ICAOn neuvostossa unionin puolesta otettava kanta, koska Chicagon yleissopimuksen liitteen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) muutoksella 19 on kansainvälisen oikeuden nojalla sitova vaikutus Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan a kohdan mukaisesti ja muutos voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden, erityisesti asetuksen (EU) 996/2010, sisältöön.

(9) ICAOn neuvoston 231. istunnossa tai sitä seuraavissa istunnoissa esitettävän unionin kannan, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) suunnitellun muutoksen 19 hyväksymistä, olisi oltava näiden muutosten puoltaminen ja noudattaminen sellaisinaan.

(10) Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan valtio, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin tällaisen kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi taikka 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 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) muutoksen 19, mistä ICAOn pääsihteeri ilmoittaa ICAOn valtioille osoitettavaa kirjemenettelyä noudattaen, olisi oltava jättää ilmaisematta vastustusta ja noudattaa muutoksia. Jos unionin lainsäädäntö poikkeaisi hiljattain hyväksytyistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän 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.

(13) Kaikkien unionin jäsenvaltioiden olisi esitettävä tämä kanta toimien yhdessä unionin edun mukaisesti,

[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. 35–50).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvoston 231. istunnossa tai missä tahansa sitä myöhemmässä istunnossa unionin puolesta otettavana kantana on puoltaa Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) ehdotettua muutosta kokonaisuudessaan.

2) Edellyttäen, että ICAOn neuvosto hyväksyy 1 kohdassa tarkoitetun Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 13 (*Aircraft Accident and Incident Investigation*) 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 hiljattain hyväksytyistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista niiden suunnitellun soveltamispäivän jälkeen, ICAOlle on ilmoitettava eroavuudesta kyseisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen suhteen Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti.

   Mikäli unionin lainsäädäntö eroaa Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 esitetyistä 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