



Brüssel, den 4. Februar 2019
(OR. en)

5936/19

AVIATION 16

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 4. Februar 2019

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2019) 72 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme des Änderungsantrags 17 zu Anhang 13 zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2019) 72 final.

Anl.: COM(2019) 72 final



Brüssel, den 4.2.2019
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-
Organisation in Bezug auf die Annahme des Änderungsantrags 17 zu Anhang 13 zu
vertretenden Standpunkt**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag bezieht sich auf einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Zusammenhang mit der geplanten Annahme des Änderungsantrags 17 zu Anhang 13 des Abkommens von Chicago durch den Rat der ICAO auf seiner 216. Tagung zu vertreten ist.

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 ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien 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. In den Jahren 2016 bis 2019 waren sieben 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 – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

2.3. Der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation geplante Rechtsakt

Der Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation plant, auf seiner 216. Tagung den Änderungsantrag 17 zu Anhang 13 des Abkommens von Chicago in Bezug auf die Meldung und zeitnahe Untersuchung von Unfällen und Störungen (im Folgenden „geplanter Rechtsakt“) anzunehmen.

Mit dem geplanten Rechtsakt soll Anhang 13 des Abkommens von Chicago – *Untersuchung von Unfällen und Störungen im Luftverkehr* im Sinne der Empfehlungen geändert werden, die das Gremium zur Unfalluntersuchung auf seiner dritten Sitzung (AIGP/3) und die zweite hochrangige Konferenz zur Sicherheit (HLSC2015) abgegeben haben. Die vorgeschlagenen Änderungen wirken sich aus auf die zeitnahe Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen sowie die Freigabe des Abschlussberichts, die Begriffsbestimmung für „akkreditierte Vertreter“, die Angleichung der Bestimmungen zur Notifizierung und Verbreitung der Abschlussberichte, Einreiseerleichterungen für Untersuchungsbeauftragte, die Rechte und Befugnisse von Sachverständigen, die Konsultation von Entwürfen für Sicherheitsempfehlungen, die Liste der Beispiele für schwere Störungen und die Delegation von Untersuchungen.

Die vorgeschlagenen Änderungen zu Anhang 13 sollen im Juli 2019 in Kraft treten und ab dem 5. November 2020 gelten.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Die wichtigsten Änderungen und deren Bezug zu geltendem Unionsrecht

Die wichtigste mit dem Antrag 17 zu Anhang 13 vorgeschlagene Änderung (im Folgenden der „Vorschlag“) bezieht sich auf die „zeitnahe Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen sowie auf die Freigabe des Abschlussberichts“. Der Vorschlag beruht auf einer Empfehlung der zweiten hochrangigen Konferenz zur Sicherheit (HLSC2015). Es ist vorgekommen, dass bei Unfällen, bei denen der Betreiberstaat oder der Hersteller- bzw. Entwurfsstaat eine Untersuchung des Ereignisses als notwendig erachteten, der Ereignisstaat keine Untersuchung durchführte und diese auch nicht delegierte. Nach den internationalen Richtlinien und Empfehlungen kann der Ereignisstaat eine Untersuchung zwar delegieren, doch lässt sich weder aus diesen Richtlinien und Empfehlungen noch aus sonstigen Kriterien das Recht von Staaten ableiten, die Delegierung einer Untersuchung zu fordern. In der Erwägung, dass einige Untersuchungen vom Ereignisstaat möglicherweise nicht durchgeführt werden, empfahl die HLSC2015 der ICAO, die einschlägigen Bestimmungen in Anhang 13 zu überprüfen und dabei dem Fall gebührend Rechnung zu tragen, dass ein Ereignisstaat eine nach Anhang 13 erforderliche Untersuchung nicht durchführt und auch nicht beabsichtigt, die Untersuchung an einen anderen Staat zu delegieren. Nach Anhang 13 hat der Ereignisstaat Untersuchungspflichten. Der Vorschlag soll dann greifen, wenn diese Pflichten nicht eingehalten werden und die Sicherheit beeinträchtigt wird.

Die vorgeschlagenen „Empfehlungen“¹ beziehen sich auf den Fall, dass ein Staat, der nach Anhang 13 verpflichtet ist, eine Untersuchung durchzuführen (je nach Sachlage der Ereignisstaat oder der Eintragungsstaat), seinen Pflichten nicht nachkommt. Sonstige in Frage kommende Staaten könnten dann eine Delegierung beantragen. Sollte der nach Anhang 13 in der Pflicht stehende Staat nicht tätig werden, sehen die Empfehlungen vor, dass der beantragende Staat die Untersuchung ausgehend von den verfügbaren Informationen veranlassen und durchführen sollte. Sollte der Ereignisstaat den Antrag auf Delegierung der Untersuchung jedoch ablehnen – ein denkbare Szenario – würde der beantragende Staat die Untersuchung nicht durchführen.

Das für diesen Änderungsvorschlag ursächliche Problem dürfte zwischen Mitgliedstaaten der Union nicht auftreten. Nach Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 besteht eine Verpflichtung zur Untersuchung, darüber hinaus sind in diesem Artikel Anwendungsbereich und Umfang der Sicherheitsuntersuchung festgelegt und geregelt, welcher Mitgliedstaat je nach Sachlage für die Untersuchung zuständig ist. Sollte ein Mitgliedstaat diesen Verpflichtungen nicht nachkommen, wäre dies eine Verletzung des Unionsrechts und die Kommission wäre berechtigt, ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten. Im Falle der Annahme des Änderungsantrags würde der Verstoß eines Mitgliedstaats gegen seine Untersuchungspflicht (nach der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und auch nach Anhang 13 des Abkommens von Chicago) je nach Sachlage Maßnahmen nach den neuen Abschnitten 5.1.3 und 5.3.2 von Anhang 13 nach sich ziehen.

Ein weiteres Problem im Zusammenhang mit der zeitnahen Untersuchung ist die späte Freigabe oder Nichtfreigabe des Abschlussberichts. Eine Überprüfung von 1 157 zwischen 1990 und 2016 eingetretenen tödlichen Unfällen mit Luftfahrzeugen einer MCTOM von über 5 700 kg ergab, dass 59 Prozent der Abschlussberichte nicht öffentlich verfügbar waren. Das Nichtvorliegen dieser Abschlussberichte ist höchst bedenklich, da so wichtige Sicherheitsinformationen für die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen nicht verfügbar sind. So konnten Staaten, die an solchen Untersuchungen teilnahmen und Sicherheitsprobleme erkannten, in einigen Fällen die Informationen nicht weitergeben, da die Verantwortung

¹ Aufnahme als Abschnitte 5.1.3 und 5.3.2 in Anhang 13 des Abkommens von Chicago.

dafür, die Informationen in einem Zwischen- oder Abschlussbericht freizugeben, bei dem die Untersuchung durchführenden Staat lag.

Vor diesem Hintergrund zielt die „Empfehlung“² darauf ab, den an der Untersuchung beteiligten Staaten das Recht einzuräumen, die Zustimmung zur Freigabe einer Erklärung über Sicherheitsfragen zu beantragen, wenn der Staat, der die Untersuchung durchführt, den Zwischen- oder Abschlussbericht nicht innerhalb einer annehmbaren Frist freigibt. Dieser Mechanismus ist in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nicht enthalten und wäre auch nicht notwendig (siehe vorstehende Erwägung zur Delegation).

Mit den beiden vorstehend als „Empfehlungen“ dargelegten Vorschlägen ändert sich die Rechtsposition, da sie sich auf die Aufgabenteilung zwischen den ICAO-Staaten auswirken, wie sie in den bisherigen Richtlinien festgelegt ist.

Weitere, im Rahmen des Änderungsantrags 17 zu Anhang 13 vom Gremium für Unfalluntersuchung (AIGP/3) vorgebrachte Empfehlungen beziehen sich auf folgende Bereiche: die Begriffsbestimmung für „akkreditierte Vertreter“, die Angleichung der Bestimmungen zur Notifizierung und Verbreitung der Abschlussberichte, Einreiseerleichterungen für Untersuchungsbeauftragte, die Rechte und Befugnisse von Sachverständigen, die Konsultation von Entwürfen für Sicherheitsempfehlungen, die Liste der Beispiele für schwere Störungen und die Delegation von Untersuchungen.

Der vorgeschlagene Wortlaut zur Änderung der Begriffsbestimmung für „akkreditierte Vertreter“ deckt sich mit der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und enthält die Bedingung, dass ein von einem Mitgliedstaat benannter akkreditierter Vertreter einer Sicherheitsuntersuchungsstelle angehören muss. In der Union haben alle Mitgliedstaaten eine ständige und unabhängige Sicherheitsuntersuchungsstelle eingerichtet.

Hinsichtlich der Angleichung der Bestimmungen zur Notifizierung und zur Weitergabe des Abschlussberichts werden mit den vorgeschlagenen Änderungen verschiedene Bestimmungen von Anhang 13 an den Rest des Anhangs angeglichen. Die Auswirkungen dieser Änderungen auf die Unionsvorschriften müssten untersucht und gegebenenfalls Abweichungen notifiziert werden.

Mit der vorgeschlagenen Änderung von Abschnitt 5.24 Anmerkung 2 zur „Einreiseerleichterung für Untersuchungsbeauftragte“ sollen die Mitgliedstaaten nochmals darauf hingewiesen werden, dass die vorherige Festlegung von Vereinbarungen zwischen den Unfalluntersuchungsstellen und den Zollbehörden eines Staates die Einreise von Untersuchungspersonal samt Ausrüstung beschleunigen kann. Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 trägt zur Realisierung dieses Ziels bei, indem festgelegt ist, dass für die Zusammenarbeit mit sonstigen Behörden, die voraussichtlich an den Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind, im Voraus Regelungen für eine sorgfältige und effiziente Durchführung der technischen Untersuchung getroffen werden.

Um etwaige Unklarheiten zwischen den Rechten und Befugnissen eines Sachverständigen und eines akkreditierten Vertreters zu vermeiden, wird vorgeschlagen, das Wort „Participation“ (Beteiligung) aus der Überschrift von Abschnitt 5.27 zu streichen, da diese den Überschriften der Abschnitte 5.18 und 5.23 ähnelt, denen zufolge die teilnehmenden Staaten das Recht haben, akkreditierte Vertreter für die Untersuchung zu benennen. Die Auswirkungen dieser Änderungen auf die Unionsvorschriften müssten untersucht und gegebenenfalls Abweichungen notifiziert werden.

² Aufnahme als Abschnitt 6.6.1 in Anhang 13 des Abkommens von Chicago.

Die vorgeschlagene Anmerkung zu Abschnitt 6.8. zielt darauf ab, den die Untersuchung durchführenden Staat von der Möglichkeit in Kenntnis zu setzen, den Entwurf der Sicherheitsempfehlungen mit den Staaten zu koordinieren, die an der Untersuchung beteiligt waren. Der Wortlaut steht im Einklang mit Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, demzufolge die Sicherheitsuntersuchungsstellen zu jedem Zeitpunkt der Sicherheitsuntersuchung und nach angemessener Konsultation der einschlägigen Parteien die von ihr für notwendig erachteten Sicherheitsempfehlungen übermitteln kann.

Mit den Änderungsvorschlägen für Anlage C „Liste der Beispiele für schwere Störungen“ sollen die Sicherheitsuntersuchungsstellen in ihrer Bewertung unterstützt werden, ob es sich bei einem Ereignis um einen Unfall, eine schwere Störung oder nur um eine Störung handelt. Die Liste ist nicht erschöpfend und wird künftig weiterentwickelt, um neuen Gefahren, etwa durch unbemannte Luftfahrzeuge oder Verstöße gegen die Cybersicherheit, Rechnung zu tragen. Sie enthält zudem einen kurzen Leitfaden für Sicherheitsuntersuchungsstellen, wie sie anhand einer risikoabhängigen Analyse feststellen können, ob es sich um eine Störung oder eine schwere Störung handelt. Vorgeschlagen wird die Aufnahme einer vereinfachten Version der Risikoklassifizierung von Ereignissen (ERC) der Aviation Risk Management Solutions (ARMS) in Anlage C.

Die „Liste der Beispiele für schwere Störungen“ im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 enthält typische Beispiele für Störungen, bei denen davon auszugehen ist, dass es sich um schwere Störungen handelt. Die Liste ist nicht erschöpfend und dient nur als Richtschnur für die Definition der „schweren Störung“. Die Union begrüßt daher jede Initiative, die dazu beitragen könnte, auf harmonisierte Weise den Begriff der „schweren Störung“ festzulegen. Zu den vorgeschlagenen Ergänzungen gibt es keine entsprechenden Positionen im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Sie erscheinen allerdings nachvollziehbar und entsprechen dem Geist der bereits aufgeführten Beispiele. Sollte eines oder mehrere dieser Beispiele jedoch trotzdem Probleme aufwerfen, könnten Abweichungen immer noch zu einem späteren Zeitpunkt notifiziert werden.

Der Änderungsvorschlag zur Anlage F „Vereinbarungen über die Delegation von Untersuchungen“ bezieht sich insgesamt oder in Teilen auf Vereinbarungen über die Delegation von Sicherheitsuntersuchungen. Der Vorschlag hebt hervor, wie wichtig es ist, zwischen der Veranlassung und der Durchführung einer Untersuchung und der Verantwortung des Staates zu unterscheiden, an den die Untersuchung delegiert wird. Der Vorschlag sieht die Möglichkeit vor, die Untersuchung an eine regionale Organisation für die Untersuchung von Unfällen und Störungen (Regional Accident and Incident Investigation Organization, RAIO) zu delegieren.

Mehrere Artikel der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 befassen sich mit dieser Frage. Artikel 6 bezieht sich auf die Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen und räumt einer solchen Stelle die Möglichkeit ein, die Durchführung einer Untersuchung eines Unfalls oder einer schweren Störung in beiderseitigem Einvernehmen an eine andere Sicherheitsuntersuchungsstelle zu delegieren. Mit Artikel 7 wird das Europäische Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ENCASIA) eingerichtet, das von der Europäischen Kommission unterstützt wird. Eines seiner Ziele besteht darin, auf Ersuchen der Sicherheitsuntersuchungsstellen angemessene Unterstützung zwecks Anwendung des Artikels 6 bereitzustellen, wozu unter anderem auch eine Liste der Untersuchungsbeauftragten, Ausrüstungen und Kapazitäten gehört, die in anderen Mitgliedstaaten verfügbar sind und deren sich die Stelle, die eine Untersuchung durchführt, bedienen kann. ENCASIA ist im ICAO-Register bereits als RAIO aufgeführt. Allerdings erlaubt die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nicht die Delegation von einer Sicherheitsuntersuchungsstelle an eine RAIO (ENCASIA).

3.2. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag insgesamt zu unterstützen.

Abgesehen von den Fällen, in denen das Unionsrecht bereits mit dem Änderungsantrag 17 übereinstimmt, ist die Übereinstimmung in einigen Punkten nicht gegeben oder ungewiss.

Allerdings sprechen gewichtige Argumente dafür, den Änderungsantrag wie vorgelegt zu unterstützen. Dabei kann die Entscheidung, ob die Verordnung (EU) NR. 996/2010 in einigen Details geändert werden soll oder Abweichungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago notifiziert werden sollen, noch zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

Für die Unterstützung des Änderungsantrags spricht zunächst, dass er einen internationalen Konsens darstellt, der von Sachverständigen erzielt wurde, die ein breites Spektrum der ICAO-Mitgliedstaaten abdecken, darunter auch Sachverständige aus den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Übergeordnetes Ziel der verschiedenen Aspekte des Änderungsantrags ist die Verbesserung des internationalen Systems für Unfälle und die Untersuchung von Störungen im Luftverkehr. Ein Standpunkt, der zum Ausdruck bringt, dass die Mitgliedstaaten der Union den Änderungsantrag nicht unterstützen, würde die diesbezüglichen internationalen Bemühungen untergraben. Zweitens kommt es darauf an, den Änderungsantrag 17 in seiner Gesamtheit zu unterstützen, da die Änderungen, die mit ihm eingeführt werden, miteinander verknüpft sind. Eine nur teilweise Unterstützung des Änderungsantrags 17 würde die innere Logik der vorgeschlagenen Änderungen stören und die Gefahr bergen, dass es zu noch weiteren Unstimmigkeiten zwischen den in Anhang 13 aufgeführten Vorschriften kommt. Schließlich gilt es festzustellen, dass wenngleich der europäische Rechtsrahmen im Bereich der Flugsicherheitsuntersuchungen als umfassend und effektiv betrachtet werden kann, dies für einige andere ICAO-Mitgliedstaaten nicht gilt.

Wie bereits erläutert, gelten die vorstehenden Ausführungen unbeschadet einer zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführenden Bewertung, inwieweit die Union ihre eigenen Vorschriften ändern oder die Notifizierung etwaiger Abweichungen beschließen sollte. In beiden Fällen würde die Kommission die notwendigen Maßnahmen ergreifen. Sollte sie insbesondere feststellen, dass eine Abweichung notifiziert werden muss, wird sie auf der Grundlage von Artikel 218 Absatz 9 AEUV einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht vor, dass zur Festlegung der „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“, Beschlüsse erlassen werden.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.³

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch

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

Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁴.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist ein auf der Grundlage des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt eingesetztes Gremium.

Der von der Internationale Zivilluftfahrt-Organisation anzunehmende Rechtsakt hat Rechtswirkung, da mit ihm die Anzahl der Richtlinien geändert wird, die geeignet sind, völkerrechtlich bindende Verpflichtungen festzulegen.

Zudem umfasst der Änderungsantrag einige als „Empfehlungen“ bezeichnete Änderungen. Trotz ihrer Bezeichnung als „Empfehlungen“ wirken sie sich auf die mit den bereits bestehenden Richtlinien gegebene Rechtssituation aus.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Abkommens 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 vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Beschlusses 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 vorgesehenen Rechtsakte ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

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

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme des Änderungsantrags 17 zu Anhang 13 zu vertretenden Standpunkt

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 von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.
- (2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.
- (3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen annehmen.
- (4) Geplant ist, dass der ICAO-Rat auf seiner 216. Tagung, die am 14. Februar 2019 beginnt, den Änderungsantrag 17 zu Anhang 13 des Abkommens von Chicago über die Meldung und zeitnahe Untersuchung von Unfällen und Störungen annimmt.
- (5) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgeschlagenen Änderungen Rechtswirkung haben werden und ganz oder teilweise geeignet sind, den Inhalt von Unionsrecht, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Parlaments und des Rates maßgeblich zu beeinflussen⁵.
- (6) Zweck dieses Änderungsantrags ist die Einführung von Änderungen, die sich auf folgende Bereiche auswirken: die zeitnahe Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen sowie die Freigabe des Abschlussberichts, die Begriffsbestimmung für „akkreditierte Vertreter“, die Angleichung der Bestimmungen zur Notifizierung und Verbreitung der Abschlussberichte, Einreiseerleichterungen für Untersuchungsbeauftragte, die Rechte und Befugnisse von Sachverständigen, die Konsultation von Entwürfen für Sicherheitsempfehlungen, die Liste der Beispiele für schwere Störungen und die Delegierung von Untersuchungen.

⁵ 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).

- (7) Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO, die Flugsicherheit durch ein hohes Maß an Effizienz, Zweckmäßigkeit und Qualität der Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt zu verbessern.
- (8) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind, vertreten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der 216. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation („ICAO“) zu vertretende Standpunkt besteht darin, den vorgeschlagenen Änderungsantrag 17 zu Anhang 13 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) zu unterstützen; das Recht, nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago Abweichungen zu notifizieren, bleibt davon unberührt.

Artikel 2

Der Standpunkt, auf den in Artikel 1 Bezug genommen wird, wird von den Mitgliedstaaten der Union vertreten, die Mitglieder des ICAO-Rates sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*