



Brüssel, den 19. Februar 2024
(OR. en)

6602/24

Interinstitutionelles Dossier:
2024/0042(NLE)

AVIATION 35
ICAO 5
RELEX 197

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 19. Februar 2024

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2024) 78 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 231. 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)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2024) 78 final.

Anl.: COM(2024) 78 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.2.2024
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 231. 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 231. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Änderung 19 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 19 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 „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

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. Im Zeitraum 2022 bis 2025 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 (Standards and Recommended Practices, SARP) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago tritt jeder Anhang oder jede Änderung eines Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Übermittlung an die ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines längeren vom ICAO-Rat vorgeschriebenen Zeitraums in Kraft, sofern nicht eine Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten in der Zwischenzeit ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

Nach der Annahme der betreffenden Maßnahmen sind die ICAO-Staaten 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 festgelegt sind, den Unterschied zwischen seiner eigenen Regelung und derjenigen, die durch die internationale Richtlinie festgelegt ist, sofort der ICAO anzeigen.

2.3. Geplante Akte der ICAO und ihr Verhältnis zu den geltenden Unionsvorschriften

Es wird erwartet, dass der ICAO-Rat auf seiner 231. Tagung oder auf einer der nächsten Tagungen folgende Änderungen prüft und annimmt:

- Die Änderung 19 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) –, auf die im Rundschreiben AN 6/1.2-22/85 Bezug genommen wird, ergibt sich aus den Beratungen auf der sechsten Sitzung des Unfalluntersuchungsausschusses (AIGP/6). Sie bezieht sich auf Untersuchungen im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen, die Freigabe von Untersuchungsinformationen, den Einsatz des „Global Aeronautical Distress and Safety System“ (GADSS), die Verkürzung des Konsultationszeitraums für den Abschlussbericht sowie die Verpflichtung, den Bericht in elektronischer Form zu veröffentlichen.
- Die oben genannte Änderung kann, wie nachstehend näher erläutert, das EU-Recht beeinflussen.

Die geplante Änderung deckt folgende Bereiche ab:

- In Bezug auf Untersuchungen im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen: Zur Unterscheidung zwischen bemannten Luftfahrzeugen und ferngesteuerten Luftfahrzeugen (Remotely Piloted Aircraft, RPA) wird in Anhang 13 klargestellt, welche Arten von RPA-Ereignissen untersucht werden müssen. Darüber hinaus wird mit der Änderung vorgeschlagen, in Anhang 13 die wichtigsten Elemente von RPA-Ereignissen zu präzisieren, zu denen der Untersuchungsleiter während der Untersuchungen Zugang haben sollte.
- In Bezug auf die Leitlinien für Untersuchungsbehörden: Der Änderungsvorschlag zielt darauf ab, bei der Untersuchung von Unfällen und Störungen, die von der Öffentlichkeit mit erhöhter Aufmerksamkeit verfolgt werden, in Betracht zu ziehen, Informationen gegebenenfalls zu einem frühen Zeitpunkt freizugeben und erst später einen vorläufigen schriftlichen Bericht förmlich vorzulegen.
- In Bezug auf die Verfügbarkeit von Aufzeichnungen der in das Luftfahrzeug fest eingebauten Aufzeichnungsgeräte für die Untersuchung: Mit der Änderung wird vorgeschrieben, dass solche Aufzeichnungen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden, und sichergestellt, dass sie nicht ohne Zustimmung des die Ermittlungen durchführenden Staates weitergegeben werden.
- In Bezug auf den Konsultationszeitraum für den Entwurf des Abschlussberichts: Mit der Änderung wird vorgeschlagen, den derzeitigen Konsultationszeitraum auf 30 Tage zu verkürzen mit der Möglichkeit einer Verlängerung auf 60 Tage.
- Schließlich wird vorgeschlagen, das Bewusstsein dafür zu schärfen, den Abschlussbericht in der e-Bibliothek zu erfassen und der ICAO vorzugsweise in elektronischer Form vorzulegen.

Die Änderung soll ab dem 28. November 2024 gelten, mit Ausnahme der Bestimmungen, die sich auf Untersuchungen im Zusammenhang mit unbemannten Luftfahrzeugen beziehen, die ab dem 26. November 2026 gelten sollen.

Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen stehen zwar im Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010¹, doch könnten einige Anpassungen bei der Durchführung jener Verordnung erforderlich sein. Insbesondere die Arbeitsverfahren der Sicherheitsuntersuchungsstellen der EU müssen entsprechend ergänzt bzw. geändert werden. Der derzeitige EU-Rechtsrahmen, die Verordnung (EU) Nr. 996/2010, sieht in Artikel 16 Absatz 4 vor, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle die internationalen Richtlinien und Empfehlungen befolgen muss, wodurch die Einhaltung von Anhang 13 gewährleistet wird.

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 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 19 zu Anhang 13

Die vorgeschlagene Änderung, auf die im Rundschreiben AN 6/1.2-22/85 Bezug genommen wird, erstreckt sich auf die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und steht im Einklang mit dem Unionsrecht.

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, auch in Bezug auf die Veröffentlichung der entsprechenden Berichte, verbessert werden muss, weshalb einige Änderungen an Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Untersuchung von Unfällen und Störungen im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen) – vorgenommen werden müssen.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden zwei Ziele verfolgt: Einerseits sollen die Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten bei ihren Untersuchungen dadurch unterstützt werden, dass die zu untersuchenden Arten von Störungen im Zusammenhang mit RPA festgelegt und die Daten der fest im Luftfahrzeug eingebauten Aufzeichnungsgeräte vorbehaltlich der Genehmigung des Untersuchungsstaats unverzüglich bereitgestellt werden. Darüber hinaus werden mit der Änderung die gestiegenen Erwartungen der Öffentlichkeit und der Medien und damit die Notwendigkeit anerkannt, bei der Untersuchung von Unfällen und Störungen, die von der Öffentlichkeit mit erhöhter Aufmerksamkeit verfolgt werden, Informationen schneller bereitzustellen und die Abschlussberichte in elektronischer Form weiterzugeben. Schließlich dürfte

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).

der Einsatz neuer Technologien dazu beitragen, den Konsultationszeitraum zu verkürzen und damit die Veröffentlichung des Abschlussberichts und gegebenenfalls der darin enthaltenen Sicherheitsempfehlungen zu beschleunigen, was wiederum der Flugsicherheit zugutekäme.

Der derzeitige EU-Rechtsrahmen, die Verordnung (EU) Nr. 996/2010, sieht in Artikel 16 Absatz 4 vor, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle die internationalen Richtlinien und Empfehlungen befolgen muss, wodurch die Einhaltung von Anhang 13 gewährleistet wird. Es wird nicht für notwendig erachtet, die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 zu ändern oder einen neuen Rechtsakt zu erlassen. Die korrekte Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung 19 zu Anhang 13 kann durch die Anpassung der derzeitigen Arbeitsverfahren der Sicherheitsuntersuchungsstellen erreicht werden.

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 in Bezug auf ICAO-Rundschreiben zu Sicherheitsuntersuchungen zuständig ist, trugen zur Ausarbeitung des die Änderung 19 betreffenden Vorschlags bei.

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

Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagene Änderung 19 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 ist².

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 sind, aber „*geeignet, den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ...*

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

*erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*³. Wie oben erläutert, fällt die vorgeschlagene Änderung unter das Unionsrecht (d. h. die Verordnung (EU) Nr. 996/2010).

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich 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 solchen 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 des Anhangs 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 vom Zweck und Gegenstand des angenommenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem geplanten Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, 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. Fazit

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

³ 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 Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 231. 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 „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation 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, SARPs) annehmen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.
- (4) Der ICAO-Rat soll auf seiner 231. Tagung die Änderung 19 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 19 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 verbessern, 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 Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten bei ihren Untersuchungen zu ferngesteuerten Luftfahrzeugen (RPA) unterstützt und die Informationen und Daten der in Luftfahrzeugen eingebauten Aufzeichnungsgeräte unverzüglich bereitgestellt werden. Die Änderung trägt auch den Erwartungen der Öffentlichkeit und der Medien in Bezug auf Unterrichtung Rechnung und enthält daher Bestimmungen zur zeitnahen Bereitstellung sachlicher Informationen während der Sicherheitsuntersuchungen. Darüber hinaus kann der Einsatz moderner Technologien zur Verkürzung des Konsultationszeitraums beitragen und damit die Veröffentlichung des Abschlussberichts beschleunigen. Schließlich erleichtert die Übermittlung der Abschlussberichte in elektronischer Form deren Erfassung in der zentralen Datenbank der ICAO.

- (7) Das mit Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010¹ eingerichtete Europäische Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities, ENCASIA), das unter anderem die Aufgabe hat, 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 19 betreffenden Vorschlags beigetragen.
- (8) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung 19 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 231. Tagung des ICAO-Rates oder einer nachfolgenden Tagung in Bezug auf die Annahme der geplanten Änderung 19 zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (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 festgelegt 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 19 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 Standpunkt der Union zu einer solchen Abweichung sollte auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt.
- (13) Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden —

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).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Der im Namen der Union auf der 231. Tagung oder einer nachfolgenden Tagung des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die vorgeschlagene Änderung zu Anhang 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (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 SARP von diesen ab, sollte der ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago die Abweichung von den betreffenden SARP 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 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*