

Brussel, 4.2.2019
COM(2019) 72 final

2019/0034 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

**inzake het standpunt dat namens de Unie in de raad van de Internationale
Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen met betrekking tot de
vaststelling van amendement 17 van bijlage 13**

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen over de vaststelling van amendement 17 van bijlage 13 bij het verdrag van Chicago, die op de agenda staat van de 216^{de} zitting van de ICAO-raad.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("het verdrag van Chicago"), dat tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dit verdrag is ook de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht.

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. In deze raad zijn 36 lidstaten van de ICAO vertegenwoordigd, die door de Algemene Vergadering van de ICAO worden verkozen voor een periode van drie jaar. Voor de periode 2016-2019 zijn zeven EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-raad.

In artikel 54 van het Verdrag van Chicago is bepaald dat de ICAO-raad onder meer internationale normen en aanbevolen praktijken moet vaststellen, in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

2.3. Het geplande besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie heeft de vaststelling van amendement 17 van bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago, dat betrekking heeft rapportering en tijdig onderzoek van ongevallen en incidenten (het geplande besluit), op de agenda van zijn 216^{de} zitting geplaatst.

Het geplande besluit heeft tot doel bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago (Onderzoek van ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen) te wijzigen op basis van de aanbevelingen van de derde vergadering van het Accident Investigation Panel (AIGP/3) en op basis van een aanbeveling van de Second High-Level Safety Conference (HLSC2015). De wijzigingen hebben betrekking op de domeinen tijdig onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten en bekendmaking van het eindverslag; definitie van "geaccrediteerde vertegenwoordiger"; onderlinge afstemming van de bepalingen inzake kennisgeving en verspreiding van eindverslagen; facilitering van de toegang van onderzoekers; rechten van deskundigen; raadpleging van ontwerpen van veiligheidsaanbevelingen; lijst van voorbeelden van ernstige incidenten; delegatie van onderzoeken.

De geplande wijziging van bijlage 13 zal in werking treden vanaf juli 2019 en van toepassing worden vanaf 5 november 2020.

3. STANDPUNT DAT NAMENS DE UNIE MOET WORDEN INGENOMEN

3.1. Belangrijkste wijzigingen en hun relatie met de bestaande regels van de Unie

De belangrijkste wijziging in het voorstel voor amendement 17 van bijlage 13 ("het voorstel") heeft betrekking op "tijdig onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten, en bekendmaking van het eindverslag". Ze is gebaseerd op een aanbeveling van de Second High-Level Safety Conference (HLSC2015). Er hebben ongevallen plaatsgevonden waarbij het land waarin het ongeval zich voordeed het onderzoek niet heeft uitgevoerd of er niet mee instemde het onderzoek te delegeren, terwijl het land van de exploitant of het land van vervaardiging/ontwerp het nodig achtte het voorval te onderzoeken. Er bestaan SARP's die het land waarin het voorval zich heeft voorgedaan het recht verlenen een onderzoek te delegeren, maar er bestaan geen SARP's of andere criteria die landen het recht geven om delegatie van het onderzoek te vragen. De HLSC2015 hield rekening met het feit dat sommige onderzoeken misschien niet worden uitgevoerd door het land waarin het voorval zich heeft voorgedaan en beval de ICAO aan de relevante bepalingen van bijlage 13 opnieuw te bekijken en daarbij de nodige aandacht te besteden aan situaties waarin het land waarin het voorval zich heeft voorgedaan het onderzoek waartoe wordt opgeroepen in bijlage 13 niet uitvoert of niet voornemens is de uitvoering ervan te delegeren aan een ander land. Er wordt aan herinnerd dat het land waar het voorval zich heeft voorgedaan onderzoeksverplichtingen heeft uit hoofde van bijlage 13; als het deze verplichtingen niet nakomt, waardoor de veiligheid in het gedrang komt, zou het voorstel van toepassing zijn.

De voorgestelde "aanbevolen praktijken"¹ hebben betrekking op het geval waarin het land dat, overeenkomstig bijlage 13, het onderzoek leidt (het land waarin het voorval zich heeft voorgedaan of het land van registratie), zijn verplichtingen niet nakomt. Andere landen kunnen dan om delegatie "verzoeken". In het geval het leidende land, in tegenstelling tot wat vereist is uit hoofde van bijlage 13, geen actie onderneemt, is in de aanbevelingen gestipuleerd dat het verzoekende land het onderzoek moet instellen en uitvoeren met de informatie die beschikbaar is. Als het land waarin het voorval zich heeft voorgedaan het delegatieverzoek afwijst (een van de mogelijke resultaten), dan voert het verzoekende land het onderzoek niet uit.

Het probleem dat heeft geleid tot deze wijziging, zal zich normaal niet voordoen tussen lidstaten van de Unie. In artikel 5 van Verordening (EU) nr. 996/2010 is een onderzoeksverplichting vastgesteld, worden het toepassingsgebied en de reikwijdte van de veiligheidsonderzoeken gedefinieerd en wordt bepaald welke lidstaat het onderzoek leidt in welke gevallen. Als een lidstaat deze verplichtingen niet nakomt, begaat hij een inbreuk op de wetgeving van de Unie en kan de Commissie een inbreukprocedure inleiden. Als het voorgestelde amendement echter wordt goedgekeurd, kan uit hoofde van de nieuwe punten 5.1.3 en 5.3.2 van bijlage 13, al naargelang van het geval, actie worden ondernomen tegen lidstaten die hun onderzoeksverplichtingen (uit hoofde van Verordening (EU) nr. 996/2010 en dus ook bijlage 13 van het Verdrag van Chicago) niet nakomen.

Een ander thema op het gebied van tijdig onderzoek heeft betrekking op het laattijdig of helemaal niet bekendmaken van eindverslagen. Uit een analyse van 1 157 dodelijke ongevallen die tussen 1990 en 2016 hebben plaatsgevonden met luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg bleek dat 59 % van de eindverslagen niet zijn bekendgemaakt. Dit is een belangrijk probleem aangezien er geen relevante veiligheidsinformatie beschikbaar is waarop veiligheidsacties kunnen worden gebaseerd. In sommige gevallen waren de landen die deelnamen aan het onderzoek zich bewust van de veiligheidsproblemen, maar konden zij de informatie niet verspreiden omdat

¹ Dit moet als punten 5.1.3 en 5.3.2 worden opgenomen in bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago.

het land dat het onderzoek leidde bevoegd was om de informatie bekend te maken in het eindverslag of in een tussentijds verklaring.

De voorgestelde "aanbevolen praktijk"² zou de lidstaten die deelnemen aan het onderzoek "het recht geven" om toestemming te vragen voor de bekendmaking van een verklaring met veiligheidsproblemen als het land dat het onderzoek uitvoert niet binnen een redelijke termijn het eindverslag of een tussentijds verslag publiceert. Dit soort mechanisme is niet voorzien bij Verordening (EU) nr. 996/2010, en dit zou ook niet nodig zijn (zie de hierboven uiteengezette overwegingen met betrekking tot delegatie).

Er zij op gewezen dat de twee bovenvermelde punten, gepresenteerd als "aanbevolen praktijken", de rechtssituatie op dit gebied veranderen omdat ze gevolgen hebben voor de toewijzing van de uit eerdere normen voortvloeiende taken tussen ICAO-lidstaten.

In het kader van het voorstel voor amendement 17 van bijlage 13 heeft het Accident Investigation Panel (AIGP/3) ook aanbevolen wijzigingen door te voeren met betrekking tot: de definitie van "geaccrediteerde vertegenwoordiger"; onderlinge afstemming van de bepalingen inzake kennisgeving en verspreiding van eindverslagen; facilitering van de toegang van onderzoekers; rechten van deskundigen; raadpleging van ontwerpen van veiligheidsaanbevelingen; lijst van voorbeelden van ernstige incidenten; delegatie van onderzoeken.

Wat betreft de wijziging van de definitie van "geaccrediteerde vertegenwoordiger", spoort de tekst met de definitie van "geaccrediteerde vertegenwoordiger" in artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) nr. 996/2010, waarin bepaald is dat een door een lidstaat aangewezen geaccrediteerde vertegenwoordiger afkomstig moet zijn van een veiligheidsonderzoeksinstantie. Alle lidstaten van de Unie hebben een permanente en onafhankelijke instantie opgericht.

Wat betreft de onderlinge overeenstemming van de bepalingen inzake kennisgeving en verspreiding van de eindverslagen, brengen de voorgestelde wijzigingen diverse bepalingen van bijlage 13 in overeenstemming met de rest van de bijlage. De gevolgen van deze wijzigingen voor de regels van de Unie moeten worden beoordeeld en, waar nodig, kan een verschil worden gemeld.

De voorgestelde wijziging van Note 2 van artikel 5.24 inzake "facilitation on the entry of investigators" (de toegang van onderzoekers vergemakkelijken) heeft tot doel de lidstaten eraan te herinneren dat de vaststelling van eerdere overeenkomsten tussen de autoriteiten voor ongevalsonderzoek en de douaneautoriteiten in een lidstaat kan zorgen voor snellere toegang van onderzoekspersoneel en -apparatuur. Artikel 12 van Verordening (EU) nr. 996/2010 schrijft voor dat voorafgaande afspraken moeten worden gemaakt met andere autoriteiten die wellicht bij het veiligheidsonderzoek zullen worden betrokken om het technisch onderzoek snel en efficiënt uit te voeren. Dit draagt bij tot de verwezenlijking van de bovengenoemde doelstellingen.

Om mogelijke verwarring tussen de rechten van een deskundige en een geaccrediteerde vertegenwoordiger te vermijden, wordt voorgesteld het woord "participation" te schrappen uit de titel van 5.27 omdat het vergelijkbaar is met 5.18 en 5.23, waarbij deelnemende landen het recht krijgen om geaccrediteerde vertegenwoordigers aan te duiden voor het onderzoek. De gevolgen van deze wijzigingen voor de regels van de Unie moeten worden beoordeeld en, waar nodig, kan een verschil worden gemeld.

² Dit moet als punt 6.6.1 worden opgenomen in bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago.

De voorgestelde noot bij artikel 6.8 heeft tot doel het land dat een onderzoek uitvoert informatie te verschaffen over de mogelijkheid om ontwerp-veiligheidsaanbevelingen te coördineren met landen die hebben deelgenomen aan het onderzoek. Deze tekst spoort met artikel 17 van Verordening (EU) nr. 996/2010, waarin bepaald is dat de veiligheidsonderzoeksinstanties van de Unie in elke fase van het veiligheidsonderzoek, na raadpleging van de relevante partijen, de veiligheidsaanbevelingen uitvaardigen die zij nodig achten.

De voorgestelde wijzigingen van aanhangsel C "lijst met voorbeelden van ernstige incidenten" heeft tot doel onderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart te helpen bij hun beoordeling of een voorval een ongeval, een ernstig incident of gewoon een incident is. De lijst is niet uitputtend en zal in de toekomst evolueren om rekening te houden met nieuwe gevaren zoals onbemande luchtvaartuigen of cyberaanvallen. Ze bevat ook een korte leidraad om de onderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart te helpen bij de toepassing van een risicogebaseerde analyse wanneer zij bepalen of een incident een ernstig incident was. Daarom wordt voorgesteld een vereenvoudigde versie te gebruiken van de risico-indeling van voorvallen in de Aviation Risk Management Solutions (ARMS) in aanhangsel C.

De bijlage "lijst met voorbeelden van ernstige incidenten" bij Verordening (EU) nr. 996/2010 bevat typische voorbeelden van incidenten die waarschijnlijk ernstige incidenten zijn. Deze lijst is niet uitputtend en dient alleen als richtsnoer voor het definiëren van een "ernstig incident". Elk initiatief dat kan helpen om op een geharmoniseerde manier te bepalen wat een ernstig incident is, wordt door de Unie toegejuicht. De voorgestelde aanvullingen stemmen niet overeen met punten in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 996/2010. Ze lijken echter redelijk en in overeenstemming met de geest van de reeds opgesomde punten. Indien een of meer van deze punten toch problemen zou opleveren, kunnen in een latere fase nog steeds verschillen worden aangemeld.

De voorgestelde wijziging van aanhangsel F "Investigation delegation agreements" verwijst naar overeenkomsten voor volledige of gedeeltelijke delegatie van de veiligheidsonderzoeken. In dit voorstel wordt ingegaan op het belang van het maken van onderscheid tussen het instellen en het uitvoeren van een onderzoek, en op de verantwoordelijkheden van het land waaraan het onderzoek wordt gedelegeerd. Het biedt de mogelijkheid om het onderzoek te delegeren aan een regionale organisatie voor onderzoek van ongevallen en incidenten.

Verordening (EU) nr. 996/2010 bevat verscheidene artikels die betrekking hebben op dit domein. Artikel 6 gaat over de samenwerking tussen veiligheidsonderzoeksinstanties; het biedt veiligheidsonderzoeksinstanties de mogelijkheid om, met wederzijdse instemming, een onderzoek van een ongeval of ernstig incident te delegeren aan een andere veiligheidsonderzoeksinstantie. Bij artikel 7 wordt het Europees netwerk van instanties die onderzoek doen naar de veiligheid van de burgerluchtvaart (ENCASIA) opgericht; dit netwerk wordt ondersteund door de Europese Commissie en heeft onder meer tot doel om, op verzoek van de veiligheidsonderzoeksinstanties, passende bijstand te verlenen met het oog op de toepassing van artikel 6, onder meer door een lijst op te stellen van de in andere lidstaten beschikbare onderzoekers, uitrusting en capaciteiten die kunnen worden gebruikt door de instantie die een onderzoek uitvoert. Ter informatie: ENCASIA is al in het ICAO-register opgenomen als regionale organisatie voor onderzoek van ongevallen en incidenten. Volgens Verordening (EU) nr. 996/2010 is delegatie door een veiligheidsonderzoeksinstantie aan een regionale organisatie voor onderzoek van ongevallen en incidenten (ENCASIA) echter niet toegestaan.

3.2. Standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, is de voorgestelde wijziging volledig te steunen.

Het klopt dat er, naast de gevallen waarin de wetgeving van de Unie al in overeenstemming is met de in amendement 17 voorgestelde wijzigingen, er ook enkele punten zijn waarop die overeenstemming ontbreekt of onzeker is.

Er zijn echter belangrijke argumenten vóór de ondersteuning van het amendement zoals het is voorgesteld, met dien verstande dat een beslissing of Verordening (EU) nr. 996/2010 moet worden gewijzigd op bepaalde punten en/of verschillen moeten worden aangemeld overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, in een later stadium nog steeds kan worden genomen.

De eerste reden om het amendement te ondersteunen, is dat er internationale consensus over bestaat onder deskundigen uit een breed spectrum van ICAO-lidstaten, waaronder ook een aantal uit lidstaten van de Europese Unie. Het gemeenschappelijke doel van de diverse elementen van het amendement is het internationale systeem voor het onderzoeken van ongevallen en incidenten in de luchtvaart te verbeteren. Als de lidstaten van de Unie dit amendement niet zouden ondersteunen, bestaat het risico dat de internationale inspanningen op dit gebied worden ondermijnd. Ten tweede is het van essentieel belang dat amendement 17 in zijn geheel wordt ondersteund, aangezien het leidt tot een aantal wijzigingen die onderling verband houden met elkaar. Een beslissing om alleen bepaalde delen van amendement 17 te ondersteunen, zou de interne logica van het voorgestelde amendement en de overeenstemming met de regels in bijlage 13 verder kunnen verstoren. Ten slotte zij er op gewezen dat het Europees rechtskader op het gebied van luchtvaartveiligheidsonderzoeken dan wel als alomvattend en doeltreffend kan worden beschouwd, maar dat dit niet het geval is in een aantal andere ICAO-lidstaten.

Zoals reeds vermeld, doet het bovenstaande geen afbreuk aan de in een later stadium uit te voeren evaluatie of de Unie haar eigen regels moet wijzigen en/of moet beslissen dat verschillen moeten worden aangemeld. De Commissie zal, in elk van deze gevallen, de nodige initiatieven nemen. Als zij vaststelt dat een verschil moet worden aangemeld, zal zij met name een voorstel voor een besluit opstellen op basis van artikel 218, lid 9, VWEU.

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 of partij is bij de betrokken overeenkomst³.

Het begrip *"handelingen met rechtsgevolgen"* omvat handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder

³ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

dit begrip vallen ook instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die een *"beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt"*⁴.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een orgaan dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

De door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vast te stellen handeling is een handeling met rechtsgevolgen. De voorgenomen handeling heeft rechtsgevolgen omdat ze wijzigingen veroorzaakt in een aantal normen, waardoor een bindende wettelijke verplichting kan ontstaan uit hoofde van internationale wetgeving.

Bovendien leidt het amendement tot de invoering van een aantal wijzigingen die worden bestempeld als "aanbevelingen". Ondanks hun benaming zijn deze "aanbevelingen" van die aard dat ze de rechtssituatie uit hoofde van bestaande normen veranderen.

De beoogde handeling vormt geen aanvulling op of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit 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 wordt ingenomen. Wanneer de voorgenomen handeling een tweeledige doelstelling heeft of uit twee componenten bestaat, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of overwegende component, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het besluit uit hoofde van artikel 218, lid 9, VWEU op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist wordt door de hoofddoelstelling of de overwegende component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande 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 voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

⁴ 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.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Unie in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) moet worden ingenomen met betrekking tot de vaststelling van amendement 17 van bijlage 13

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"), dat het internationale luchtvervoer regelt, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht.
- (2) De lidstaten zijn overeenkomstsluitende 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.
- (3) Overeenkomstig artikel 54 van het verdrag van Chicago kan de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken vaststellen.
- (4) Tijdens de 216^{de} zitting van de ICAO-raad, die begint op 14 februari 2019, staat de goedkeuring van amendement 17 van bijlage 13 bij het verdrag van Chicago inzake de rapportering en het tijdige onderzoek van ongevallen en incidenten op de agenda.
- (5) Het is passend het standpunt vast te stellen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-raad, aangezien het voorgestelde amendement rechtsgevolgen heeft en, geheel of gedeeltelijk, een doorslaggevende invloed kan hebben op de inhoud van wetgeving van de Unie, namelijk Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad⁵.
- (6) Het amendement heeft tot doel wijzingen door te voeren met betrekking tot de domeinen tijdig onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten en bekendmaking van het eindverslag; definitie van "geaccrediteerde vertegenwoordiger"; onderlinge afstemming van de bepalingen inzake kennisgeving en de verspreiding van eindverslagen; facilitering van de toegang van onderzoekers; rechten van deskundigen; raadpleging van ontwerpen van veiligheidsaanbevelingen; lijst van voorbeelden van ernstige incidenten; en delegatie van onderzoeken.
- (7) De Unie is een groot voorstander van de inspanningen van de ICAO om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te garanderen dat de efficiëntie, de snelle

⁵ 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).

uitvoering en kwaliteit van veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart van hoog niveau zijn.

- (8) Het standpunt van de Unie zal tot uiting worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 216^{de} zitting van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is het voorgestelde amendement 17 van bijlage 13 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("het verdrag van Chicago") te steunen, onverminderd het recht om verschillen aan te melden overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

Artikel 2

Het in artikel 1 bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter