Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2820

8.11.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/2820 DES RATES

vom 24. Oktober 2024

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 233. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertreten ist in Bezug auf die Annahme der Änderung 30 zu Anhang 9 — „Facilitation“ (Erleichterungen) — des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt — hinsichtlich Änderungen des Kapitels 2, des Kapitels 3, des Kapitels 6 und des Kapitels 8 Abschnitte C, E, F und G des genannten Anhangs

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) Alle Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Im Zeitraum 2022 bis 2025 sind sechs EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten.

(3) Nach Artikel 37 Buchstabe j des Abkommens von Chicago verabschiedet und ändert der ICAO-Rat erforderlichenfalls internationale Richtlinien und Empfehlungen sowie Verfahren für Zoll und Einreise. Nach Artikel 54 Buchstabe l des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen (SARP) erlassen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.

(4) Auf seiner 233. Tagung soll der ICAO-Rat die Änderung 30 zu Anhang 9 des Abkommens von Chicago (im Folgenden „Änderung 30“) annehmen.

(5) Die Änderung 30, die im ICAO-Rundschreiben EC 6/3 – 24/67 enthalten ist, zielt in erster Linie auf eine größere Klarheit und damit größere Kohärenz und Effizienz von Anhang 9 des Abkommens von Chicago (im Folgenden „Anhang 9“) ab.

(6) Die Änderung 30 umfasst Änderungen des Kapitel 2 „Entry and Departure of aircraft“ (Ankunft und Abflug von Luftfahrzeugen), des Kapitels 3 „Entry and Departure of persons and their baggage“ (Ein- und Ausreise von Personen mit ihrem Gepäck), des Kapitels 6 „International airports — Facilities and services for traffic“ (Internationale Flughäfen — verkehrsbezogene Einrichtungen und Dienste) und des Kapitels 8 „Facilitation provisions covering specific subjects“ (Bestimmungen zu Erleichterungen bei besonderen Themen) Abschnitte C „Facilitation of search, rescue, accident investigation and salvage“ (Erleichterungen bei Such-, Rettungs-, Unfalluntersuchungs- und Bergungsmaßnahmen), E „Establishment of national facilitation programmes“ (Festlegung nationaler Erleichterungsprogramme), F „Facilitation of transport of person with disabilities“ (Erleichterungen bei der Beförderung von Personen mit Behinderungen) und G „Assistance to aircraft accident victims and their families“ (Unterstützung von Opfern von Luftfahrzeugunfällen und ihrer Familien) des Anhangs 9. Insbesondere sollen mit den Vorschlägen SARP geändert und verschoben bzw. hinfällig gewordene SARP gestrichen werden sowie an Luftfahrzeug- oder Flughafenbetreiber gerichtete SARP so geändert werden, um diese SARP ordnungsgemäß an die Vertragsstaaten zu richten. Die Änderungen zu Richtlinie 6.3 und zur Empfehlung 6.4 in Kapitel 6 des Anhangs 9 betreffen Angelegenheiten, die durch die Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) durch das Unionsrecht geregelt sind. In Kapitel 3 des Anhangs 9 wird mit der Änderung 30 SARP hinzugefügt, die sich auf die Sicherheit des Ausstellungsprozesses für elektronische maschinenlesbare Reisedokumente (im Folgenden „eMRTD“ — electronic Machine Readable Travel Documents) beziehen und das Zugangskontrollprotokoll sowie den technischen Standard für die Codierung des Gesichtsbilds in den eMRTD aktualisieren. Die Änderung 30 betrifft auch Themen, die im Unionsrecht durch die Richtlinie (EU) 2019/997 des Rates ([2]) geregelt sind. Hinsichtlich der Änderungen des Kapitels 8 des Anhangs 9 bezieht sich die Änderung 30 schließlich auf die Untersuchung von Flugunfällen, die durch die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) geregelt wird. Diese Änderungen zu Kapitel 8 sind bereits im Unionsrecht enthalten und erfordern daher keine Änderung.

([1]) Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

([2]) Richtlinie (EU) 2019/997 des Rates vom 18. Juni 2019 zur Festlegung eines EU-Rückkehrausweises und zur Aufhebung des Beschlusses 96/409/GASP (ABl. L 163, 20.6.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj).

([3]) 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. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

(7) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung 30 im Einklang mit Artikel 90a des Abkommens von Chicago völkerrechtlich bindend sein wird und von Relevanz für das Unionsrecht ist, d. h. in Bezug auf die Richtlinie 2009/12/EG und die Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Der Gegenstand dieses Beschlusses ist beschränkt auf den Inhalt der Änderung 30, insoweit dieser Inhalt in einen Bereich fällt, der bereits weitgehend durch interne gemeinsame Vorschriften abgedeckt ist. Dieser Beschluss sollte keine Auswirkungen auf die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und den Mitgliedstaaten im Bereich der Luftfahrt haben.

(8) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago setzt jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine von der ICAO angenommene internationale Richtlinie oder Verfahrensweise in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder eine Verfahrensweise anzupassen, oder wenn er es für notwendig hält, Regeln zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie abweichen — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis.

(9) Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 233. Tagung des ICAO-Rates oder auf einer der darauffolgenden Tagungen in Bezug auf die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen des Kapitels 2, des Kapitels 3, des Kapitels 6 und des Kapitels 8 Abschnitte C, E, F und G des Anhangs 9, die in der Änderung 30 des genannten Anhangs im ICAO-Rundschreiben EC 6/3-24/67 enthalten sind, zu vertreten ist, sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen. Dieser Standpunkt sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden.

(10) Der Standpunkt, der Union im Namen der Union nach der vom ICAO-Generalsekretär mittels eines ICAO-Rundschreibens zu verkündenden Annahme der Änderung 30 durch den ICAO-Rat zu vertreten ist, sollte darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung dieser Änderung zu notifizieren. Weicht Unionsrecht nach dem vorgesehnen Geltungsbeginn der neu geänderten SARP von diesen ab, sollten der ICAO Unterschiede zwischen Unionsrecht und diesen bestimmten SARP notifiziert werden. Der im Namen der Union zu solchen Unterschieden zu vertretende Standpunk, sollte auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt. Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 233. Tagung oder auf einer der darauffolgenden Tagungen des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertreten ist, besteht darin, den vorgeschlagenen Änderungen des Kapitels 2, des Kapitels 3, des Kapitels 6 und des Kapitels 8 Abschnitte C, E, F und G des Anhangs 9 des Abkommens von Chicago, die in der Änderung 30 des genannten Anhangs im ICAO-Rundschreiben EC 6/3-24/67 enthalten sind, zu unterstützen.

(2) Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagene, in Absatz 1 genannten Änderungen ohne wesentliche Änderungen annimmt, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung der angenommenen Änderungen zu notifizieren.

(3) Weicht das Unionsrecht nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn der geänderten SARP von diesen ab, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, der ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago Unterschiede zwischen Unionsrecht und diesen bestimmten SARP zu notifizieren. In einem solchen Fall übermittelt die Kommission dem Rat — rechtzeitig und mindestens zwei Monate vor Ablauf der von der ICAO für die Notifizierung von Unteschieden festgelegten Frist — zur Erörterung und Billigung ein Vorbereitungsdokument, in dem die Unterschiede, die der ICAO von den Mitgliedstaaten im Namen der Union zu notifizieren sind, im Einzelnen erläutert werden.

Artikel 2

Der in Artikel 1 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und die dabei gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Der in Artikel 1 Absätze 2 und 3 genannte Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten der Union gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 24. Oktober 2024.

Im Namen des Rates
Der Präsident
BÓKA J.