BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2023/746 DES RATES

vom 28. März 2023

zur Festlegung der Kriterien und des Verfahrens für die Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Hinblick auf die Annahme internationaler Richtlinien und Empfehlungen oder Änderungen daran und die Anzeige von Abweichungen von angenommenen internationalen Richtlinien zu vertreten ist

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, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde (im Folgenden „Abkommen von Chicago“), ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit ihm wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) gegründet und die internationale Luftfahrt geregelt.

(2) Die Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago und ICAO-Vertragsstaaten, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.

(3) Nach Artikel 54 Buchstabe l des Abkommens von Chicago kann der Rat der ICAO (im Folgenden „ICAO-Rat“) internationale Richtlinien und Empfehlungen (im Folgenden „SARP“) für die Zivilluftfahrt annehmen und sie zu Anhängen des Abkommens von Chicago (im Folgenden „ICAO-Anhänge“) bestimmen.

(4) Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago tritt jeder ICAO-Anhang und jede Änderung eines ICAO-Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Vorlage bei den ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines vom ICAO-Rat festgelegten längeren Zeitraums in Kraft, es sei denn, die Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten hat inzwischen ihre Ablehnung mitgeteilt. Sobald sie vom ICAO-Rat angenommen wurden und in Kraft getreten sind, sind internationale Richtlinien für alle ICAO-Vertragsstaaten, einschließlich aller Mitgliedstaaten der Union, gemäß dem Abkommen von Chicago, insbesondere den Artikeln 37 und 38, und innerhalb der darin festgelegten Grenzen verbindlich.

(5) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago hat jeder ICAO-Vertragsstaat, der es für undurchführbar hält, einer internationalen Richtlinie in jeder Hinsicht nachzukommen oder seine eigenen Vorschriften und Verfahren mit einer internationalen Richtlinie nach ihrer Änderung in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für nötig hält, Vorschriften oder Verfahren anzunehmen, die in irgendeiner Hinsicht von denjenigen abweichen, die durch eine internationale Richtlinie festgesetzt sind, der ICAO unverzüglich die Abweichungen seiner eigenen Vorschriften oder Verfahren von den durch die internationale Richtlinie festgelegten anzuzeigen. Bei Änderungen internationaler Richtlinien hat jeder Staat, der seine eigenen Vorschriften und Verfahren nicht entsprechend ändert, dies innerhalb von sechzig Tagen nach Annahme der Änderung der internationalen Richtlinie der ICAO anzuzeigen oder anzugeben, was er zu veranlassen beabsichtigt.

(6) Durch die internen Vorschriften der ICAO, insbesondere diejenigen, aufgrund derer die aktuellsten Fassungen von Dokumenten für Entscheidungen über neue SARP oder Änderungen von SARP dem ICAO-Rat erst spät zur Verfügung stehen, die von der ICAO für die ICAO-Vertragsstaaten festgelegten Fristen für die Anzeige von Abweichungen von internationalen Richtlinien sowie die Vielzahl der alljährlich anzuzeigenden Abweichungen in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement gestaltet es sich schwierig, den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt rechtzeitig für die Annahme neuer SARP oder Änderungen von SARP oder die Anzeige jeder Abweichung in einem auf Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gestützten Beschluss des Rates festzulegen.

(7) Daher ist es angemessen, die Kriterien und das zu befolgende Verfahren für die Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf die Annahme von SARP oder Änderungen von SARP — sofern diese SARP geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts im Bereich der Zivilluftfahrt maßgeblich zu beeinflussen — sowie im Hinblick auf Entscheidungen gemäß Artikel 90 des Abkommens von Chicago, SARP abzulehnen oder nicht abzulehnen, und im Hinblick auf die Anzeige von Abweichungen von internationalen Richtlinien gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago festzulegen.

(8) Angesichts der Besonderheit der Bereiche zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement im Vergleich zu anderen Bereichen, mit denen die ICAO befasst ist, insbesondere der hohen Zahl der in diesen Bereichen vom ICAO-Rat jährlich angenommenen SARP und der Zahl der alljährlich anzuzeigenden Abweichungen, sollte dieser Beschluss ausschließlich die zivile Flugsicherheit, die Flugsicherung und das Flugverkehrsmanagement betreffen, damit die Verfahren für die rasche Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf die Annahme von neuen SARP und Änderungen von SARP und die Entscheidungen, vom ICAO-Rat angenommene SARP oder Änderungen von SARP abzulehnen oder nicht abzulehnen, gestrafft und die zahlreichen Anzeigen effizient bearbeitet werden können.

(9) Die vom ICAO-Rat in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement angenommenen SARP können Angelegenheiten betreffen, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen und geeignet sein könnten, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen. Daher ist es effizient und angemessen, im Wege eines Beschlusses die Kriterien und das zu befolgende Verfahren für die Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf SARP in diesen Bereichen festzulegen, unbeschadet der Rechte und Verpflichtungen der Mitgliedstaaten als ICAO-Vertragsstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago. Auf Ebene der ICAO sind die SARP in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement im Wesentlichen in den ICAO-Anhängen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 und 19 enthalten.

(10) Auf Unionsebene sind die in den SARP für zivile Flugsicherheit vorgesehenen Anforderungen im Wesentlichen Gegenstand der Verordnungen (EU) 2018/1139 ([1]) und (EG) Nr. 2111/2005 ([2]) des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte, insbesondere der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 ([3]), (EU) Nr. 748/2012 ([4]), (EU) Nr. 965/2012 ([5]), (EU)

([1]) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

([3]) Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

([4]) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

([5]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

Nr. 139/2014 ([6]), (EU) Nr. 452/2014 ([7]), (EU) Nr. 1321/2014 ([8]) und (EU) 2015/640 ([9]) der Kommission, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission ([10]), der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission ([11]) und der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 der Kommission ([12]).

(11) Auf Unionsebene sind die in den SARP für Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement vorgesehenen Anforderungen im Wesentlichen Gegenstand der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004 ([13]), (EG) Nr. 550/2004 ([14]) und (EG) Nr. 551/2004 ([15]) des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte, insbesondere der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission ([16]), der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission ([17]), der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission ([18]) und der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission ([19]).

([6]) Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

([7]) Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

([8]) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

([9]) Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission vom 23. April 2015 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (ABl. L 106 vom 24.4.2015, S. 18).

([10]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45).

([11]) Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1).

([12]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 der Kommission vom 22. April 2021 über einen Rechtsrahmen für den U-Space (ABl. L 139 vom 23.4.2021, S. 161).

([13]) Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

([14]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

([15]) Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

([16]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).

([17]) Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme (ABl. L 336 vom 20.12.2011, S. 20).

([18]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission vom 18. Juli 2018 zur Festlegung von Anforderungen an die Luftraumnutzung und von Betriebsverfahren in Bezug auf die leistungsbasierte Navigation (ABl. L 189 vom 26.7.2018, S. 3).

([19]) Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission (ABl. L 63 vom 6.3.2015, S. 1).

(12) Dieser Beschluss sollte nur die im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkte in Bereichen der ausschließlichen Zuständigkeit der Union betreffen. Dieser Beschluss lässt die Möglichkeit des Rates unberührt, auf Vorschlag der Kommission auf Artikel 218 Absatz 9 AEUV gestützte Beschlüsse zur Festlegung des im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkts zu erlassen, insbesondere in Bereichen, die nicht in den Anwendungsbereich des vorliegenden Beschlusses fallen, auch wenn die geteilte Zuständigkeit der Union noch nicht ausgeübt wurde.

(13) Außer in besonderen Fällen im Zusammenhang mit der Anzeige bestimmter Abweichungen, die sich aus dem Erlass nationaler Maßnahmen gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 ergeben, sollte der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt auf einem Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat rechtzeitig zur Ermöglichung einer Erörterung und Billigung vorlegt. Die Kommission sollte bestrebt sein, möglichst bald mit der Ausarbeitung des betreffenden Dokuments zu beginnen, damit für dessen Ausarbeitung genügend Zeit bleibt, auch für etwaige Konsultationen auf Sachverständigenebene. In diesem Dokument der Kommission sollte gegebenenfalls und einzelfallbezogen angegeben werden, ob den Mitgliedstaaten Flexibilität gewährt werden sollte bezüglich der Annahme von neuen SARP oder Änderungen von SARP durch den ICAO-Rat — falls ja, mit Angabe des Umfangs der Flexibilität und der Bedingungen für die Zustimmung dazu — oder bezüglich der Form der Anzeige der betreffenden Abweichungen. Soweit von der ICAO vorgeschrieben, sollte die Anzeige von Abweichungen dem Format entsprechen, das von der ICAO im System für die elektronische Erfassung von Abweichungen (Electronic Filing of Differences) dafür vorgesehen ist.

Wenn der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt gemäß diesem Beschluss in einem Dokument festgelegt wird, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt, sollte in diesem Dokument gegebenenfalls und einzelfallbezogen angegeben werden, ob den Mitgliedstaaten bezüglich der Form der Anzeige der betreffenden Abweichungen Flexibilität gewährt werden sollte. Darüber hinaus sollte die Kommission bestrebt sein, möglichst bald mit der Ausarbeitung des betreffenden Dokuments zu beginnen, damit für dessen Ausarbeitung genügend Zeit bleibt, auch für etwaige Konsultationen auf Sachverständigenebene.

(14) Bezüglich der Annahme von neuen SARP oder Änderungen von SARP und Entscheidungen, vom ICAO-Rat angenommene SARP oder Änderungen von SARP abzulehnen oder nicht abzulehnen, sollte das von der Kommission vorgelegte Dokument auf den im Anhang wiedergegebenen Zielen und Leitlinien beruhen und den Unterlagen, die von der ICAO im Vorfeld etwaiger Beratungen im ICAO-Rat über neue SARP oder Änderungen von SARP vorgelegt wurden, sowie gegebenenfalls den Informationen, die von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 90 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 bereitgestellt wurden, Rechnung tragen.

(15) Der Standpunkt im Hinblick auf die Annahme von neuen SARP oder Änderungen von SARP durch den ICAO-Rat sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden.

(16) Der Standpunkt im Hinblick auf Entscheidungen, vom ICAO-Rat angenommene neue SARP oder Änderungen von SARP abzulehnen oder nicht abzulehnen, sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ICAO sind und die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden.

(17) Die der ICAO anzuzeigenden Abweichungen von angenommenen internationalen Richtlinien sollten insbesondere auf die Informationen gestützt sein, die von der EASA gemäß Artikel 90 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139, soweit anwendbar, bereitgestellt werden.

(18) Abweichungen von den vom ICAO-Rat angenommenen internationalen Richtlinien können sich aus dem Unionsrecht ergeben, wenn der ICAO-Rat eine neue oder geänderte internationale Richtlinie annimmt oder wenn das Unionsrecht geändert wird. Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt in Bezug auf solche Abweichungen sollte auf einem Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat rechtzeitig zur Ermöglichung einer Erörterung und Billigung vorlegt.

(19) Abweichungen von internationalen Richtlinien, die der ICAO-Rat angenommen hat, können sich auch aus nationalen Maßnahmen ergeben, die gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände erlassen werden, wenn diese Maßnahmen von internationalen Richtlinien abweichen und daher eine Anzeige der Abweichungen an die ICAO gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago erfordern. Daher ist es angezeigt, in diesem Beschluss auch die Kriterien und das zu befolgende Verfahren für die Ermittlung solcher Abweichungen festzulegen. Dieses Verfahren sollte von Umfang und Dauer der erlassenen nationalen Maßnahmen abhängen und es den Mitgliedstaaten ermöglichen, ihren internationalen Verpflichtungen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago unverzüglich nachzukommen. Dieses Verfahren sollte die Bedingungen und das Verfahren des Artikels 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 unberührt lassen.

(20) Der Standpunkt im Hinblick auf Abweichungen von angenommenen internationalen Richtlinien, die der ICAO anzuzeigen sind, sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ICAO sind und die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden.

(21) Die Durchführung dieses Beschlusses sollte keine Verletzung der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach Unionsrecht oder ihrer internationalen Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago bewirken.

(22) Für die Zwecke der Durchführung dieses Beschlusses sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission im Einklang mit dem Beobachterstatus der Union in enger Abstimmung gemäß ihrer Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit handeln.

(23) Dieser Beschluss sollte für einen begrenzten Zeitraum, namentlich nur bis nach der Tagung des ICAO-Rates im Anschluss an die 42. Versammlung der ICAO gelten. Die Kommission sollte dem Rat eine schriftliche Bewertung der Anwendung dieses Beschlusses vorlegen, die als Grundlage für eine mögliche Verlängerung oder Änderung dieses Beschlusses dienen soll.

(24) Es ist zweckmäßig, die Kriterien und das Verfahren für die Festlegung des im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf die Annahme internationaler Richtlinien und Empfehlungen oder Änderungen daran und die Anzeige von Abweichungen von angenommenen internationalen Richtlinien festzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO-Rat) zu vertreten ist, wenn dieses Gremium neue internationale Richtlinien und Empfehlungen (im Folgenden „SARP“) oder Änderungen von SARP in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement in Bezug auf die Anhänge 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 und 19 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) annehmen soll, wird, soweit diese SARP in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen und Rechtswirkung im Sinne von Artikel 218 Absatz 9 AEUV haben, gemäß den Kriterien und dem Verfahren in Artikel 2 dieses Beschlusses festgelegt.

Artikel 2

(1) Wenn der ICAO-Rat neue SARP oder Änderungen von SARP gemäß Artikel 1 anzunehmen hat, verfährt die Kommission wie folgt:

a) Sie legt dem Rat rechtzeitig und mindestens einen Monat vor der Tagung des ICAO-Rates, auf der neue SARP oder Änderungen von SARP angenommen werden sollen, ein Dokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem der Entwurf des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Einzelnen dargelegt ist; unter außergewöhnlichen Umständen, wenn der Text des entsprechenden Entwurfs von SARP oder Änderungen im Fall der dringenden Annahme neuer SARP oder einer Änderung oder im Fall der vorübergehenden Aussetzung des Inkrafttretens von SARP oder einer

Änderung weniger als einen Monat vor der Tagung des ICAO-Rates, auf der diese SARP oder Änderungen angenommen werden sollen, verfügbar ist, bemüht sich die Kommission, das Dokument ohne ungebührliche Verzögerung, spätestens jedoch fünf Tage nach dem Erhalt des Entwurfs der neuen SARP oder des Entwurfs der Änderungen durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) vorzulegen;

b) sie legt dem Rat rechtzeitig und mindestens einen Monat vor Ablauf der von der ICAO festgelegten Frist für die Mitteilung einer Ablehnung durch Vertragsstaaten gemäß Artikel 90 des Abkommens von Chicago ein Dokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem der Entwurf eines im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts dargelegt ist.

Gegebenenfalls kann der in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannte Standpunkt in das Dokument aufgenommen werden, das dem Rat gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a vorgelegt wird.

(2) Die Dokumente, die von der Kommission gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b vorgelegt werden, beruhen auf den im Anhang dargelegten Zielen und Leitlinien und tragen allen einschlägigen Informationen und Unterlagen, die von der ICAO im Vorfeld etwaiger Beratungen vorgelegt wurden, sowie gegebenenfalls den Informationen, die von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 90 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 bereitgestellt wurden, Rechnung.

(3) Geringfügige nicht wesentliche Änderungen des vom Rat gemäß Absatz 1 Buchstabe a gebilligten Standpunkts können von den Mitgliedstaaten in Abstimmung mit dem Vertreter der Union im Einklang mit der in Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit vor Ort angesichts der Entwicklungen während der Tagung des ICAO-Rates vereinbart werden.

In den Dokumenten zur Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts gemäß Absatz 1 Buchstabe a wird angegeben, ob weitere Anpassungen des jeweiligen Standpunkts vor Ort angesichts der Entwicklungen während der Tagung des ICAO-Rates vereinbart werden können. Diese Anpassungen dürfen weder das Wesen noch den Zweck des Standpunkts berühren.

(4) Der in Absatz 1 Buchstabe a genannte Standpunkt wird im ICAO-Rat von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Der in Absatz 1 Buchstabe b genannte Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Artikel 3

Der im Namen der Union in der ICAO zu vertretende Standpunkt bezüglich der Anzeige von Abweichungen von internationalen Richtlinien in den Anhängen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 und 19 des Abkommens von Chicago wird, soweit diese internationalen Richtlinien in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, nach den Kriterien und dem Verfahren der Artikel 4 und 5 dieses Beschlusses festgelegt.

Artikel 4

Wenn das Unionsrecht von den in Artikel 3 dieses Beschlusses genannten internationalen Richtlinien abweicht und diese Abweichungen demnach der ICAO gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago angezeigt werden müssen, legt die Kommission dem Rat rechtzeitig und mindestens zwei Monate vor einer etwaigen von der ICAO für die Anzeige von Abweichungen gesetzten Frist ein Dokument zur Erörterung und Billigung vor, das insbesondere auf die von der EASA gemäß Artikel 90 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139, soweit anwendbar, bereitgestellten Informationen gestützt ist, in dem die der ICAO anzuzeigenden Abweichungen im Einzelnen festgelegt sind und in dem gegebenenfalls angegeben wird, welche Flexibilität den Mitgliedstaaten bezüglich der Form der Anzeige zur Verfügung steht.

Der gemäß dem vorliegenden Artikel zu vertretende Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Artikel 5

(1) Erlässt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 nationale Maßnahmen, mit denen einzelnen natürlichen oder juristischen Personen Ausnahmen gewährt werden oder deren gesamte Laufzeit acht Monate nicht überschreitet, und weichen diese nationalen Maßnahmen von den in Artikel 3 des vorliegenden Beschlusses genannten internationalen Richtlinien ab und erfordern die Anzeige der Abweichungen von diesen Richtlinien gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago, so unterrichtet dieser Mitgliedstaat die Kommission umgehend über jegliche anzuzeigende Abweichung.

(2) Sind die gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten Ausnahmen allgemein anwendbar und überschreitet ihre gesamte Laufzeit acht Monate, so legt die Kommission dem Rat spätestens zwei Wochen, nachdem der betreffende Mitgliedstaat ihr diese Abweichungen gemäß Artikel 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 mitgeteilt hat und, soweit anwendbar, nachdem sie die EASA-Empfehlung gemäß Artikel 71 Absatz 2 jener Verordnung erhalten hat, ein Dokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem die vom betreffenden Mitgliedstaat übermittelten Informationen und gegebenenfalls die von der EASA gemäß Artikel 90 Absatz 4 jener Verordnung bereitgestellten Informationen berücksichtigt werden und in dem die der ICAO anzuzeigenden Abweichungen im Einzelnen festgelegt sind.

Der gemäß dem vorliegenden Absatz zu vertretende Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten, die nationale Maßnahmen gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 angenommen haben, welche die Mitteilung von Abweichungen erfordern, im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht.

Artikel 6

Die Durchführung dieses Beschlusses darf keine Verletzung der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach Unionsrecht oder ihrer Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago bewirken.

Artikel 7

(1) Dieser Beschluss gilt bis zum 31. Dezember 2025.

(2) Die Kommission legt dem Rat spätestens vier Monate vor Ablauf der Geltungsdauer einen Bericht mit einer Analyse der Anwendung dieses Beschlusses und insbesondere seiner Wirksamkeit und der Häufigkeit seiner Nutzung vor.

(3) Auf Vorschlag der Kommission kann der Rat die Anwendbarkeit dieses Beschlusses ausweiten oder ihn auf andere Weise ändern.

Artikel 8

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 28. März 2023.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
E. BUSCH

ANHANG

ZIELE UND LEITLINIEN FÜR DIE FESTLEGUNG DER IM NAMEN DER UNION IN DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT-ORGANISATION ZU VERTRETENDEN STANDPUNKTE

Ziele

1. Förderung eines sicheren, effizienten, leistungsstarken, offenen und umweltfreundlichen Luftverkehrssystems im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 zum Thema „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen".

2. Förderung des Ausbaus der regionalen Zusammenarbeit und regionaler Luftfahrtsysteme und Unterstützung ihrer Anerkennung durch die ICAO und ihre Vertragsstaaten sowie ihrer Integration in den ICAO-Rahmen.

3. Förderung der Entwicklung von Vorschriften und Strategien zur Gewährleistung eines sicheren Luftverkehrsbetriebs und der Durchführung einer ordnungsgemäßen Aufsicht über die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im Einklang mit dem Regelungsrahmen der Union für die Flugsicherheit, einschließlich der Verordnung (EU) 2018/1139 ([1]) und unter Berücksichtigung des Berichts der Kommission vom 17. Oktober 2022 über das europäische Flugsicherheitsprogramm.

4. Förderung der Entwicklung und des Einsatzes effizienter, leistungsstarker und interoperabler Flugsicherungssysteme im Einklang mit den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004 ([2]), (EG) Nr. 550/2004 ([3]) und (EG) Nr. 551/2004 ([4]) des Europäischen Parlaments und des Rates und unter Berücksichtigung des globalen Flugsicherungsplans (Global Air Navigation Plan) und der Modernisierungen des Luftsystemblocks (aviation system block upgrades, ASBU);

5. Fortsetzung der Unterstützung der Entwicklung eines sicheren, effizienten und umweltfreundlichen globalen Luftverkehrssystems in allen ICAO-Vertragsstaaten, gegebenenfalls auch durch technische Hilfe und Tätigkeiten zum Kapazitätsaufbau, z. B. durch die Projekte im Rahmen der außenpolitischen Instrumente der Union.

Leitlinien

Die Mitgliedstaaten sind gemeinsam im Interesse der Union bestrebt, die folgenden Maßnahmen der ICAO zu unterstützen:

(1) Zur Gewährleistung der Entwicklung von Vorschriften und Strategien zur Gewährleistung eines sicheren Luftverkehrsbetriebs und der Durchführung einer ordnungsgemäßen Aufsicht über die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

   a) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung des globalen Flugsicherheitsplans (Global Aviation Safety Plan, GASP);

   b) unterstützen sie die Entwicklung internationaler Richtlinien und Empfehlungen (standards and recommended practices, SARP) für die Zivilluftfahrt, die gemäß Artikel 37 und Artikel 54 Buchstabe l des Abkommens von Chicago angenommen werden, insbesondere dort, wo sie zum Schutz der Fluggäste und für die Sicherheit der Flüge notwendig sind;

   c) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung regionaler Flugsicherheitssysteme und sonstiger Grundlagen für die regionale Sicherheitszusammenarbeit zwischen Staaten und ihre bessere Einbindung in den ICAO-Zusammenhang;

([1]) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

([3]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

([4]) Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

(2) zur Gewährleistung der Entwicklung und des Einsatzes effizienter, leistungsfähiger und interoperabler Flugsicherungssysteme

a) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung des globalen Flugsicherungsplans (Global Air Navigation Plan, GANP) und seiner Überwachungsverfahren unter Verwendung geeigneter Leistungsparameter;

b) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Standards für das Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management, ATM), die globale Interoperabilität neuer Technologien und Systeme sowie die engere Koordinierung oder Tätigkeiten des Flugverkehrsmanagements, wie etwa Beiträge zu den Arbeiten an der Entwicklung der Initiative für einen Vertrauensrahmen und sonstige damit verbundene Tätigkeiten;

c) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Vorschriften, Strategien und Maßnahmen auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste (Air Traffic Management and Air Navigation Services, ATM/ANS), insbesondere im Einklang mit den Entschließungen A41-6, A41-7 und A41-8, die auf der 41. Tagung der Versammlung angenommen wurden;

(3) mit Blick auf die fortgesetzte Unterstützung der Entwicklung eines sicheren, effizienten und umweltfreundlichen globalen Luftverkehrssystems in allen ICAO-Vertragsstaaten

a) unterstützen sie die Initiative *No Country Left Behind* („Kein Land wird zurückgelassen“);

b) unterstützen sie den Beitrag der Luftfahrt zur Agenda der Vereinten Nationen 2030 für eine nachhaltige Entwicklung;

c) unterstützen sie gegebenenfalls die Fortsetzung von technischer Hilfe und Tätigkeiten zum Kapazitätsaufbau.