BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2023/746 VAN DE RAAD

van 28 maart 2023

tot vaststelling van de criteria en de procedure voor het bepalen van het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie moet worden ingenomen met betrekking tot de vaststelling of wijziging van internationale normen en aanbevolen praktijken en de kennisgeving van verschillen ten aanzien van aangenomen internationale normen

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, dat op 7 december 1944 te Chicago is ondertekend (het "Verdrag van Chicago"), is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (*International Civil Aviation Organization* "ICAO") opgericht en wordt het internationale luchtvervoer geregeld.

(2) De lidstaten zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en verdragsluitende staten van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO.

(3) Op grond van artikel 54, punt l), van het Verdrag van Chicago kan de Raad van de ICAO (de "ICAO-Raad") internationale normen en aanbevolen praktijken (*standards and recommended practices* — SARP's) op het gebied van de burgerluchtvaart vaststellen, die worden vastgelegd in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago (de "ICAO-bijlagen").

(4) Op grond van artikel 90 van het Verdrag van Chicago moet een ICAO-bijlage of een wijziging van een ICAO-bijlage in werking treden binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de verdragsluitende staten van de ICAO of na afloop van een door de ICAO-Raad voorgeschreven termijn, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de verdragsluitende staten van de ICAO haar afkeuring kenbaar maakt. Zodra internationale normen door de ICAO-Raad zijn aangenomen en van kracht zijn geworden, zijn ze bindend voor alle verdragsluitende staten van de ICAO, met inbegrip van alle lidstaten van de Unie, overeenkomstig en binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago, en met name van de artikelen 37 en 38.

(5) Op grond van artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke verdragsluitende staat van de ICAO die het onuitvoerbaar acht volledig te voldoen aan een internationale norm, dan wel zijn voorschriften of werkwijzen geheel in overeenstemming te brengen met een internationale norm nadat die is gewijzigd, of die het nodig acht om voorschriften of werkwijzen vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen voorschriften of werkwijzen en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld. In geval van wijzigingen van internationale normen moet een staat die niet de nodige wijzigingen aanbrengt in zijn eigen voorschriften of werkwijzen, hiervan mededeling doen aan de ICAO binnen een termijn van zestig dagen na de goedkeuring van de wijziging van de internationale norm of moet hij aangeven welke maatregelen hij voorstelt te nemen.

(6) De interne regels van de ICAO, met name die waardoor de meest recente versies van documenten voor besluiten over nieuwe SARP's of wijzigingen van SARP's pas laat beschikbaar zijn voor de ICAO-Raad, de termijnen die de ICAO voor haar verdragsluitende staten heeft vastgesteld voor de kennisgeving van verschillen ten aanzien van internationale normen, alsook het grote aantal verschillen op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer dat elk jaar moet worden gemeld, maken het moeilijk om voor nieuwe SARP's of wijzigingen van een SARP's of voor de kennisgeving van elk verschil tijdig het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, in een besluit van de Raad op grond van artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) vast te stellen.

(7) Daarom is het passend de criteria en de procedure die moeten worden gevolgd voor het bepalen van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen met betrekking tot de aanneming van SARP's of de wijzigingen van SARP's, voor zover die SARP's een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht op het gebied van de burgerluchtvaart, alsook met betrekking tot besluiten om SARP's al dan niet goed te keuren, overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago, en tot de kennisgeving van verschillen ten aanzien van internationale normen overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

(8) Gezien het specifieke karakter van de veiligheid van de burgerluchtvaart, de luchtvaartnavigatie en het luchtverkeersbeheer in vergelijking met andere gebieden die door de ICAO worden behandeld, met name het grote aantal SARP's dat elk jaar door de ICAO-Raad op die gebieden wordt vastgesteld en het aantal verschillen dat elk jaar moet worden gemeld, heeft dit besluit uitsluitend betrekking op de veiligheid van de burgerluchtvaart, de luchtvaartnavigatie en het luchtverkeersbeheer, teneinde de processen te stroomlijnen om snel het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen met het oog op de vaststelling van nieuwe SARP's en wijzigingen van SARP's, het besluit om door de ICAO-Raad vastgestelde SARP's of wijzigingen van SARP's al dan niet af te keuren, en de efficiënte behandeling van talrijke kennisgevingen.

(9) De door de ICAO-Raad vastgestelde SARP's op het gebied van burgerluchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer kunnen betrekking hebben op aangelegenheden die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen en die een beslissende invloed zouden kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht. Het is daarom efficiënt en passend om door middel van een besluit de criteria en de procedure vast te stellen die moeten worden gevolgd voor het bepalen van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen ten aanzien van SARP's op die gebieden, onverminderd de rechten en verplichtingen van de lidstaten als verdragsluitende staten van de ICAO uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Op ICAO-niveau zijn de SARP's op het gebied van burgerluchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer voornamelijk opgenomen in de ICAO-bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 en 19.

(10) Op EU-niveau zijn de SARP's inzake burgerluchtvaartveiligheid vastgestelde eisen hoofdzakelijk opgenomen en vermeld in Verordeningen (EU) 2018/1139 ([1]) en (EG) nr. 2111/2005 ([2]) van het Europees Parlement en de Raad en in de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, meer bepaald Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 ([3]), (EU) nr. 748/2012 ([4]), (EU) nr. 965/2012 ([5]), (EU) nr. 139/2014 ([6]), (EU) nr. 452/2014 ([7]),

([1]) Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

([2]) Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15).

([3]) Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

([4]) Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).

([5]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

([6]) Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1).

([7]) Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 133 van 6.5.2014, blz. 12).

(EU) nr. 1321/2014 ([8]) en (EU) 2015/640 ([9]) van de Commissie, Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie ([10]), Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie ([11]) en Uitvoeringsverordening (EU) 2021/664 van de Commissie ([12]).

(11) Op Unieniveau zijn de in de SARP's vervatte eisen op het gebied van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer voornamelijk opgenomen en vermeld in Verordeningen (EG) nr. 549/2004 ([13]), (EG) nr. 550/2004 ([14]) en (EG) nr. 551/2004 ([15]) van het Europees Parlement en de Raad en in de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, meer bepaald Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie ([16]), Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie ([17]), Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie ([18]) en Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie ([19]).

([8]) Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

([9]) Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18).

([10]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PB L 152 van 11.6.2019, blz. 45).

([11]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PB L 152 van 11.6.2019, blz. 1).

([12]) Uitvoeringsverordening (EU) 2021/664 van de Commissie van 22 april 2021 inzake een regelgevingskader voor U-space (PB L 139 van 23.4.2021, blz. 161).

([13]) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

([14]) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

([15]) Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de luchtruimverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

([16]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1).

([17]) Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie van 16 december 2011 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht (PB L 336 van 20.12.2011, blz. 20).

([18]) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie (PB L 189 van 26.7.2018, blz. 3).

([19]) Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot vergunningen en certificaten van luchtverkeersleiders overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie (PB L 63 van 6.3.2015, blz. 1).

(12) Dit besluit dient uitsluitend betrekking te hebbenop de standpunten die namens de Unie in de ICAO moeten worden ingenomen op gebieden die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen. Dit besluit doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor de Raad om, op voorstel van de Commissie, op basis van artikel 218, lid 9, VWEU tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie in de ICAO moet worden ingenomen, met name op gebieden die buiten het toepassingsgebied van dit besluit vallen, ook wanneer de gedeelde bevoegdheid van de Unie nog niet is uitgeoefend.

(13) Behalve in bijzondere gevallen met betrekking tot de kennisgeving van bepaalde verschillen die voortvloeien uit de vaststelling van nationale maatregelen overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139, moet het namens de Unie in te nemen standpunt worden gebaseerd op een document dat de Commissie tijdig ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt. De Commissie moet ernaar streven zo spoedig mogelijk met de opstelling van dit document te beginnen, zodat hier genoeg tijd voor is en ook voor eventuele raadplegingen op deskundigenniveau. In het document van de Commissie moet, in voorkomend geval en per geval, worden aangegeven of de ICAO-Raad de lidstaten flexibiliteit moet bieden bij de vaststelling van nieuwe SARP's, of wijzigingen van SARP's, en, in die gevallen, de mate van die flexibiliteit en de voorwaarden voor overeenstemming daarmee, of wat betreft tot de vorm van de kennisgeving van de verschillen in kwestie. De kennisgeving van verschillen moet voldoen aan het door de ICAO vastgestelde formaat voor het systeem voor elektronische kennisgeving van verschillen, indien vereist door de ICAO.

Indien het namens de Unie in te nemen standpunt op grond van dit besluit wordt vastgesteld in een document dat de Commissie ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt, moet in dat document, waar passend en per geval, worden aangegeven of aan de lidstaten flexibiliteit moet worden geboden met betrekking tot de vorm van de kennisgeving van de verschillen in kwestie. Bovendien moet de Commissie ernaar streven zo spoedig mogelijk met de opstelling van dit document te beginnen, zodat hier genoeg tijd voor is en ook voor eventuele raadplegingen op deskundigenniveau.

(14) Met betrekking tot de vaststelling van nieuwe SARP's of wijzigingen van SARP's en besluiten om door de ICAO-Raad vastgestelde SARP's of wijzigingen van SARP's al dan niet af te keuren, moet het door de Commissie ingediende document gebaseerd zijn op de doelstellingen en richtsnoeren zoals opgenomen in de bijlage en moet daarin rekening worden gehouden met de gegevens die de ICAO heeft verstrekt voorafgaand aan besprekingen over nieuwe SARP's of wijzigingen van SARP's in de ICAO-Raad, alsook met de informatie die het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (*European Union Aviation Safety Agency* EASA) heeft verstrekt overeenkomstig artikel 90, leden 1 en 3, van Verordening (EU) 2018/1139, indien van toepassing.

(15) Het standpunt wat betreft de vaststelling van nieuwe SARP's of de wijzigingen van SARP's door de ICAO-Raad, moet tot uitdrukking worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

(16) Het standpunt wat betreft tot het door de ICAO-Raad vastgestelde besluiten om nieuwe SARP's of wijzigingen van SARP's al dan niet af te keuren, moet tot uitdrukking worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

(17) Verschillen met betrekking tot vastgestelde internationale normen, die aan de ICAO moeten worden gemeld, moeten met name gebaseerd zijn op de informatie die door het EASA wordt verstrekt, overeenkomstig artikel 90, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139, indien van toepassing.

(18) Verschillen met betrekking tot internationale normen die door de ICAO-Raad zijn vastgesteld, kunnen voortvloeien uit het Unierecht als gevolg van de vaststelling van een nieuwe of gewijzigde internationale norm door de ICAO-Raad of als gevolg van een wijziging van het Unierecht. Het standpunt dat namens de Unie over deze verschillen moet worden ingenomen, moet gebaseerd zijn op een document dat de Commissie tijdig ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt.

(19) Verschillen met betrekking tot internationale normen die door de ICAO-Raad zijn vastgesteld, kunnen ook voortvloeien uit nationale maatregelen die zijn vastgesteld op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 in geval van dringende onvoorzienbare omstandigheden, indien die maatregelen afwijken van internationale normen en derhalve vereisen dat de verschillen worden gemeld aan de ICAO overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago. Het is daarom tevens passend om in dit besluit de criteria en de procedure vast te stellen die moet worden gevolgd om dergelijke verschillen te identificeren. Die procedure moet afhangen van de reikwijdte en de duur van de vastgestelde nationale maatregelen en moet de lidstaten in staat stellen onverwijld hun internationale verplichtingen krachtens artikel 38 van het Verdrag van Chicago na te komen. Die procedure mag geen afbreuk doen aan de voorwaarden en de procedure van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139.

(20) Het standpunt met betrekking tot verschillen ten aanzien van aangenomen internationale normen die aan de ICAO tot uitdrukking moeten worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

(21) De uitvoering van dit besluit mag geen schending inhouden van de verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Unierecht of van hun internationale verplichtingen krachtens het Verdrag van Chicago.

(22) Voor de uitvoering van dit besluit moeten de lidstaten en de Commissie, in overeenstemming met de waarnemersstatus van de Unie, nauw samenwerken overeenkomstig hun plicht tot loyale samenwerking.

(23) Dit besluit moet van toepassing zijn voor een beperkte periode, namelijk tot na de zitting van de ICAO-Raad die volgt op de 42e Algemene Vergadering van de ICAO. De Commissie dient bij de Raad een schriftelijke evaluatie van de toepassing van dit besluit in te dienen, die als basis moet dienen voor een mogelijke verlenging of wijziging van dit besluit.

(24) Het is passend de criteria en de procedure vast te stellen voor het bepalen van het standpunt dat namens de Unie in de ICAO moet worden ingenomen met betrekking tot de vaststelling van of wijzigingen in internationale normen en aanbevolen praktijken, en de kennisgeving van verschillen ten aanzien van vastgestelde internationale normen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ("ICAO-Raad") wanneer die instantie nieuwe internationale normen en aanbevolen praktijken (*standards and recommended practices* SARP's) of wijzigingen van SARP's moet vaststellen op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, luchtvaartnavigatie en verkeersbeheer met betrekking tot de bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 en 19 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago"), voor zover die SARP's onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen en rechtsgevolgen hebben in de zin van artikel 218, lid 9, VWEU, wordt vastgesteld volgens de criteria en de procedure van artikel 2 van dit besluit.

Artikel 2

1. Wanneer de ICAO-Raad nieuwe SARP's of wijzigingen van SARP's als bedoeld in artikel 1 moet vaststellen, dient de Commissie:

a) te gelegener tijd en ten minste één maand vóór de datum van de zitting van de ICAO-Raad waarin nieuwe SARP's of wijzigingen van SARP's zullen worden vastgesteld, bij de raad, ter bespreking en goedkeuring, een document in met het ontwerpstandpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen. In uitzonderlijke omstandigheden, wanneer er dringend een nieuwe SARP, of een wijziging, moet worden vastgesteld, of de inwerkingtreding van een SARP, of van een wijziging, tijdelijk moet worden opgeschort, en de ontwerptekst van de betrokken SARP's of wijzigingen minder

dan een maand vóór de datum van de zitting van de ICAO-Raad waarin die SARP's of wijzigingen moeten worden aangenomen, beschikbaar is, tracht de Commissie het document zonder onnodige vertraging en in elk geval uiterlijk vijf dagen na ontvangst van de ontwerpen van nieuwe SARP's of wijzigingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (*International Civil Aviation Organization* ICAO), in te dienen.

b) te gelegener tijd en ten minste één maand vóór de door de ICAO vastgestelde termijn voor registratie van afkeuring door de verdragsluitende staten overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago, bij de raad, ter bespreking en goedkeuring, een document in met het ontwerpstandpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen.

Waar passend, kan het in de eerste alinea, punt b), bedoelde standpunt worden opgenomen in het overeenkomstig de eerste alinea, punt a), bij de raad in te dienen document.

2. De door de Commissie overeenkomstig lid 1, punten a) en b), in te dienen documenten worden gebaseerd op de doelstellingen en richtsnoeren in de bijlage en daarin wordt rekening gehouden met alle relevante informatie en gegevens die door de ICAO zijn verstrekt voorafgaand aan de beraadslagingen en, naargelang het geval, met de informatie die het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft verstrekt overeenkomstig artikel 90, leden 1 en 3, van Verordening (EU) 2018/1139, indien van toepassing.

3. In het licht van de ontwikkelingen tijdens de zitting van de ICAO-Raad, kunnen de lidstaten in overleg met de vertegenwoordiger van de Unie, overeenkomstig de in artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde verplichting tot loyale samenwerking, op het moment zelf instemmen met kleine, niet-inhoudelijke wijzigingen van het door de raad overeenkomstig lid 1, punt a), goedgekeurde standpunt.

In het/de document(en) waarin het namens de Unie overeenkomstig lid 1, punt a), in te nemen standpunt is vastgesteld, wordt aangegeven of ter plaatse verdere aanpassingen van dat standpunt kunnen worden overeengekomen in het licht van de ontwikkelingen tijdens de zitting van de ICAO-Raad. Deze aanpassingen laten de essentie en het doel van het standpunt onverlet.

4. Het in lid 1, punt a), genoemde standpunt wordt in de ICAO-Raad tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Het in lid 1, punt b), bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 3

Het namens de Unie in de ICAO in te nemen standpunt met betrekking tot de kennisgeving van verschillen ten aanzien van de internationale normen in de bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 en 19 bij het Verdrag van Chicago, voor zover die internationale normen onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen, wordt vastgesteld volgens de criteria en procedure van de artikelen 4 en 5 van dit besluit.

Artikel 4

Indien het Unierecht afwijkt van de in artikel 3 van dit besluit bedoelde internationale normen en de kennisgeving aan de ICAO van die verschillen derhalve vereist is overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, dient de Commissie tijdig en uiterlijk twee maanden vóór een door de ICAO vastgestelde termijn voor kennisgeving van verschillen, bij de raad, ter bespreking en goedkeuring, een document in dat met name is gebaseerd op de door het EASA overeenkomstig artikel 90, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139 verstrekte informatie, indien van toepassing, met daarin de gedetailleerde verschillen die aan de ICAO moeten worden gemeld en waarin, waar passend, wordt vermeld over welke flexibiliteit de lidstaten beschikken wat betreft de vorm van die kennisgeving.

Het op grond van dit artikel in te nemen standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 5

1. Indien een lidstaat overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 nationale maatregelen vaststelt waarbij ontheffingen worden toegekend aan individuele natuurlijke of rechtspersonen of met een totale duur van niet meer dan acht maanden, en indien die nationale maatregelen afwijken van de in artikel 3 van dit besluit bedoelde internationale normen en de kennisgeving van verschillen met die normen derhalve vereist is overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, stelt die lidstaat de Commissie onmiddellijk in kennis van elk te melden verschil.

2. Indien de overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 toegekende ontheffingen algemeen van toepassing zijn en de totale duur daarvan meer dan acht maanden bedraagt, dient de Commissie, uiterlijk twee weken nadat de betrokken lidstaat haar overeenkomstig artikel 71, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 in kennis heeft gesteld van die ontheffingen en, indien van toepassing, na ontvangst van de EASA-aanbeveling overeenkomstig artikel 71, lid 2, van die verordening, een schriftelijk document ter bespreking en goedkeuring in bij de Raad, rekening houdend met de informatie die de betrokken lidstaat en, in voorkomend geval, met de informatie die het EASA overeenkomstig artikel 90, lid 4, van die verordening heeft verstrekt, met daarin de gedetailleerde verschillen die aan de ICAO moeten worden gemeld.

Het krachtens dit lid in te nemen standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten die overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 nationale maatregelen hebben vastgesteld die de kennisgeving van verschillen vereisen, die optreden in het belang van de Unie.

Artikel 6

De uitvoering van dit besluit mag geen schending inhouden van de verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Unierecht of van hun verplichtingen krachtens het Verdrag van Chicago.

Artikel 7

1. Dit besluit is van toepassing tot en met 31 december 2025.

2. De Commissie dient bij de Raad uiterlijk vier maanden vóór het verstrijken van dit besluit een verslag in met een analyse van de toepassing van dit besluit, met name over de doeltreffendheid en de frequentie van het gebruik ervan.

3. Op voorstel van de Commissie kan de Raad de toepassing ervan verlengen of het besluit anderszins wijzigen.

Artikel 8

Dit besluit treedt in werking op de datum van de vaststelling ervan.

Gedaan te Brussel, 28 maart 2023.

Voor de Raad
De voorzitter
E. BUSCH

BIJLAGE

DOELSTELLINGEN EN RICHTSNOEREN VOOR DE VASTSTELLING VAN DE STANDPUNTEN DIE NAMENS DE UNIE MOETEN WORDEN INGENOMEN IN DE INTERNATIONALE BURGERLUCHTVAARTORGANISATIE

Doelstellingen

1. Een veilig, efficiënt, goed presterend, open en milieuverantwoordelijk luchtvervoerssysteem bevorderen in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst.

2. De ontwikkeling van regionale samenwerking en regionale luchtvaartsystemen bevorderen, en streven naar erkenning van deze systemen door de ICAO en de verdragsluitende staten van de ICAO, en naar de integratie van die systemen in het kader van de ICAO.

3. De ontwikkeling bevorderen van regels en beleidsmaatregelen die een veilig luchtvervoer en een correct toezicht op de veiligheidsregels garanderen, overeenkomstig het regelgevingskader van de Unie inzake luchtvaartveiligheid, met inbegrip van Verordening (EU) 2018/1139 ([1]) en rekening houdend met het rapport van de Commissie van 17 oktober 2022 over het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (*European Aviation Safety Programme* EASP).

4. De ontwikkeling en uitrol bevorderen van efficiënte, goed presterende en interoperabele luchtvaartnavigatiesystemen, overeenkomstig de Verordeningen (EG) nr. 549/2004 ([2]), (EG) nr. 550/2004 ([3]) en (EG) nr. 551/2004 ([4]), en rekening houdend met het *Global Air Navigation Plan* (GANP) en de *Aviation System Block Upgrades* (ASBU's).

5. De ontwikkeling in alle verdragsluitende landen van de ICAO van een veilig, efficiënt en milieuvriendelijk mondiaal luchtvervoerssysteem blijven ondersteunen, voor zover relevant met inbegrip van activiteiten inzake technische bijstand en capaciteitsopbouw, bijvoorbeeld via de projecten betreffende de instrumenten voor buitenlands beleid van de Unie.

Richtsnoeren

De lidstaten, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie, trachten de volgende acties van de ICAO te ondersteunen:

1. om de opstelling te waarborgen van regels en beleidsmaatregelen die veilig luchtvervoer en een correct toezicht op de veiligheidsregels garanderen:

   a) de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het *Global Aviation Safety Plan* (GASP) ondersteunen;

   b) de ontwikkeling ondersteunen van internationale normen en aanbevolen praktijken (*standards and recommended practices* SARP's) voor de burgerluchtvaart die worden vastgesteld overeenkomstig artikel 37 en artikel 54, punt l), van het Verdrag van Chicago, voor zover die nodig zijn om de passagiers en de veiligheid van vluchten te beschermen;

   c) steun verlenen voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van regionale luchtvaartveiligheidssystemen en andere kaders voor regionale samenwerking tussen landen op het gebied van veiligheid en voor een betere integratie daarvan in het ICAO-kader;

([1]) Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

([2]) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

([3]) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

([4]) Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de luchtruimverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

2. om de ontwikkeling en uitrol van efficiënte, goed presterende en interoperabele luchtvaartnavigatiesystemen te waarborgen:

   a) steun verlenen voor de opstelling en tenuitvoerlegging van het GANP en de toezichtprocedures met gebruik van geschikte prestatiemetingen;

   b) de ontwikkeling en tenuitvoerlegging ondersteunen van normen voor luchtverkeersbeheer (*Air Traffic Management* ATM), mondiale interoperabiliteit van nieuwe technologieën en systemen, en nauwere coördinatie of activiteiten op het gebied van luchtverkeersbeheer, door bij te dragen aan de ontwikkeling van het vertrouwenskaderinitiatief en andere daarmee verband houdende activiteiten;

   c) de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van regels, beleidsmaatregelen en acties op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten (*Air Traffic Management and Air Navigation Services* ATM/ANS) ondersteunen, met name in overeenstemming met de Resoluties A41-6, A41-7 en A41-8, die zijn aangenomen tijdens de 41e zitting van de Vergadering;

3. om de ontwikkeling van een veilig, efficiënt en vanuit milieuoogpunt verantwoord mondiaal luchtvervoerssysteem te blijven ondersteunen in alle verdragsluitende staten van de ICAO:

   a) het initiatief om geen land achter te laten (“*No Country Left Behind*”) ondersteunen;

   b) de bijdrage van de luchtvaart aan de agenda voor duurzame ontwikkeling van de Verenigde Naties voor 2030 ondersteunen;

   c) voor zover passend de voortzetting van activiteiten voor technische bijstand en capaciteitsopbouw ondersteunen.