EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 10.2.2023
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation auf dessen 228. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Änderung 93 zu Anhang 10 Aeronautical Telecommunications (Flugfernmeldeverkehr) – Band I – Radio Navigation Aids (Funknavigationshilfen) des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft

i) den im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 228. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Annahme der Änderung 93 zu Anhang 10 – Aeronautical Telecommunications (Flugfernmeldeverkehr) – Band I – Radio Navigation Aids (Funknavigationshilfen) und

ii) den Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem die ICAO die Annahme der Änderung 93 zu Anhang 10 Aeronautical Telecommunications (Flugfernmeldeverkehr) – Band I – Radio Navigation Aids (Funknavigationshilfen) des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt in entsprechenden Rundschreiben angekündigt und ihre Vertragsstaaten aufgefordert hat, entweder ihre Ablehnung, etwaige Abweichungen oder die Einhaltung der angenommenen Maßnahmen mitzuteilen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zweck und Ziel der Organisation ist die Entwicklung von Grundsätzen und Techniken für die internationale Flugsicherung und die Förderung der Planung und Weiterentwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Dem ICAO-Rat, einem ständigen Gremium der ICAO, gehören 36 Vertragsstaaten an, die von der ICAO-Versammlung für einen Zeitraum von drei Jahren gewählt werden. Im Zeitraum 2022 bis 2025 sind sechs EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago gehört es zu den Pflichten des ICAO-Rates, internationale Richtlinien und Empfehlungen („SARP“) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

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

Nach der Annahme solcher Maßnahmen sind die ICAO-Staaten verpflichtet, diese Maßnahmen einzuhalten, deren Ablehnung oder etwaige Abweichungen mitzuteilen, bevor die Maßnahmen in Kraft treten und rechtsverbindlich werden.

Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein Verfahren 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 setzen.

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

Es wird erwartet, dass der ICAO-Rat auf seiner 228. Tagung oder auf einer der nächsten Tagungen folgende Änderungen annimmt:

- Änderung 93 zu Anhang 10 Band I in Bezug auf

  a) die Unterstützung der Einführung des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) mit Dualfrequenz und Multikonstellation durch die Aufnahme von Bestimmungen für zusätzliche Betriebsfrequenzen für das globale Positionsbestimmungssystem (GPS), das globale Satellitennavigationssystem (GLONASS) und das satellitengestützte Erweiterungssystem (SBAS) sowie durch die Einführung von Bestimmungen für das neue BeiDou-Satellitennavigationssystem (BDS) und das Galileo-System

  und

  b) die in der sechsten Sitzung des Navigation Systems Panel (NSP/6) beschlossene Unterstützung der Abschwächung des Einflusses ionosphärischer Gradienten auf das bodengestützte Erweiterungssystem (GBAS).

Mit den geplanten Rechtsakten werden die nachstehenden Zwecke verfolgt:

– ***Änderung 93 zu Anhang 10 Band I in Bezug auf die Unterstützung der Einführung des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) mit Dualfrequenz und Multikonstellation durch die Aufnahme von Bestimmungen für zusätzliche Betriebsfrequenzen für das globale Positionsbestimmungssystem (GPS), das globale Satellitennavigationssystem (GLONASS) und das satellitengestützte Erweiterungssystem (SBAS) sowie durch die Einführung von Bestimmungen für das neue BeiDou-Satellitennavigationssystem (BDS) und das Galileo-System***

Die Änderung in Bezug auf das DFMC-GNSS soll der laufenden Weiterentwicklung der globalen GNSS-Infrastruktur Rechnung tragen und deren Verwirklichung durch die internationale Zivilluftfahrt erleichtern. Im Zuge der Weiterentwicklung werden von den Vereinigten Staaten (GPS-Modernisierung), der Russischen Föderation (GLONASS-Modernisierung), der Europäischen Union (Galileo-Konstellation) und China (BeiDou-Satellitennavigationssystem (BDS)) mehrere GNSS-Konstellationen mit Dualfrequenzsignalen in Betrieb genommen. Einige Staaten und Regionen planen zudem die Einführung satellitengestützter DFMC-Erweiterungssysteme (SBAS). Das DFMC-GNSS bietet die Möglichkeit, die Robustheit, Navigationsleistung und operativen Vorteile des GNSS weiter zu verbessern. Die Nutzung von Dualfrequenzen wird die Anfälligkeit gegen ionosphärische Störungen und Funkfrequenzinterferenzen verringern. Die Verfügbarkeit mehrerer Konstellationen wird dazu beitragen, die ionosphärische Szintillation und das Risiko, dass innerhalb einer einzigen Konstellation nicht genügend Satelliten vorhanden sind, abzuschwächen. Diese technischen Verbesserungen werden die Voraussetzungen für operative Sicherheits- und Effizienzsteigerungen schaffen, z. B. durch eine verbesserte Betriebszuverlässigkeit für Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsanwendungen (CNS), die verstärkte weltweite Einführung von 3D-Instrumentenanflugverfahren im Einklang mit den globalen Zielen der leistungsbasierten Navigation (PBN), die Einführung innovativer operativer Konzepte und Anwendungen sowie die fortgesetzte Rationalisierung konventioneller Navigationshilfen.

– ***Änderung 93 zu Anhang 10 Band I in Bezug auf die Unterstützung der Abschwächung des Einflusses ionosphärischer Gradienten auf das bodengestützte Erweiterungssystem (GBAS)***

Mit dieser Änderung sollen Flughäfen in die Lage versetzt werden, die Abdeckung mit ihren GBAS-Diensten zu optimieren und zwar davon ausgehend, dass der GBAS-Dienst weiterhin in akzeptabler Weise zur Verfügung steht. Insbesondere bei Großflughäfen oder einer einzigen GBAS-Bodenstation, die mehrere Start- und Landebahnen unterstützt, ist dies erforderlich, da die derzeitigen SARP die höchstzulässige Entfernung zwischen der Bodenstation und der/den Pistenschwelle(n) implizit begrenzen.

Die Änderung soll ab dem 2. November 2023 gelten.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Die vorgeschlagenen Änderungen und deren Bezug zu geltendem Unionsrecht

Änderung 93 zu Anhang 10 Band I in Bezug auf die Unterstützung der Einführung des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) mit Dualfrequenz und Multikonstellation durch die Aufnahme von Bestimmungen für zusätzliche Betriebsfrequenzen für das globale Positionsbestimmungssystem (GPS), das globale Satellitennavigationssystem (GLONASS) und das satellitengestützte Erweiterungssystem (SBAS) sowie durch die Einführung von Bestimmungen für das neue BeiDou-Satellitennavigationssystem (BDS) und das Galileo-System

Diese Änderung des ICAO-Anhangs 10 Band I wirkt sich auf die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber aus. In Anhang VIII (Teil-CNS) Punkt CNS.TR.100 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2017/373 muss die Bezugnahme auf die letzte Änderung von Band I geändert werden.

Änderung 93 zu Anhang 10 Band I in Bezug auf die Unterstützung der Abschwächung des Einflusses ionosphärischer Gradienten auf das bodengestützte Erweiterungssystem (GBAS)

Diese Änderung des ICAO-Anhangs 10 Band I wirkt sich auf die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber aus. In Anhang VIII (Teil-CNS) Punkt CNS.TR.100 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2017/373 muss die Bezugnahme auf die letzte Änderung von Band I geändert werden.

3.2. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Die Union erkennt an, dass ein harmonisierter Rechtsrahmen auf internationaler Ebene geschaffen werden muss.

Darüber hinaus schafft die Annahme solcher Richtlinien die Voraussetzungen dafür, dass die GNSS-Flagschiffprogramme der EU, wie Galileo, in der Luftfahrt genutzt werden können, und dass die Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) im Zuge der laufenden Modernisierung dieses Dienstes – wie im ATM-Masterplan vorgesehen – Anwendungen, wie die leistungsbasierte Navigation, in allen Flugphasen unterstützen kann. Dies wird auch im Einklang mit den Resolutionen der 41. ICAO-Versammlung die Robustheit des GNSS gegen Störungen erhöhen.

Die von den Experten von EUROCONTROL unterstützten Vertreter der EU-Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) im Navigations Systems Panel, haben zur Ausarbeitung des Vorschlags für die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I beigetragen.

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

Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagenen Änderungen des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Abänderungen annimmt, besteht der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, also darin, keine Ablehnung mitzuteilen und den angenommenen Maßnahmen als Reaktion auf die entsprechenden ICAO-Rundschreiben nachzukommen. Weichen nach dem geplanten Zeitpunkt der Anwendung dieser Richtlinien, d. h. am 2. November 2023, Rechtsvorschriften der Union von den neu angenommenen ICAO-Richtlinien ab, sollte der ICAO von den Mitgliedstaaten der Standpunkt der Union zu den Abweichungen von konkret diesen Richtlinien auf der Grundlage eines Vorbereitungsdokuments mitgeteilt werden, das dem Rat von der Kommission zeitnah zur Erörterung und Genehmigung vorlegt wird und in dem genau aufgeführt ist, worin die Abweichungen bestehen und wieviel Zeit für die vollständige Einhaltung benötigt wird.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die *„Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“*, durch Beschlüsse festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[1].

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend sind, aber dennoch *„geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“*[2].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“), eingesetztes Gremium.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago nimmt der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – an. Hierbei handelt sich um rechtswirksame Akte. Sobald die Richtlinien und Empfehlungen der ICAO angenommen und wirksam sind, sind sie für alle ICAO-Vertragsstaaten verbindlich. Die Notifizierung einer Ablehnung oder von Abweichungen und der Inhalt dieser Notifizierungen könnten Einfluss auf bestimmte Rechtswirkungen dieser Rechtsakte haben.

---

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

[2] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Darüber hinaus spiegeln sich diese Richtlinien und Empfehlungen so weit wie möglich im Unionsrecht wider und sind daher geeignet, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Zivilluftfahrt, insbesondere der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission, maßgeblich zu beeinflussen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des angenommenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem geplanten Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Wesentlicher Zweck und Inhalt der angenommenen Rechtsakte ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Fazit

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

2023/0032 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation auf dessen 228. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Änderung 93 zu Anhang 10 Aeronautical Telecommunications (Flugfernmeldeverkehr) – Band I – Radio Navigation Aids (Funknavigationshilfen) des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt

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 von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

(2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Im ICAO-Rat sind sechs EU-Mitgliedstaaten vertreten.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen (SARP) erlassen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.

(4) Der ICAO-Rat soll auf seiner 228. Tagung die Änderung 93 zu Anhang 10 Teil I des Abkommens von Chicago annehmen.

(5) Der Hauptzweck der Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago besteht darin, die Einführung des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) mit Dualfrequenz und Multikonstellation durch die Aufnahme von Bestimmungen für zusätzliche Betriebsfrequenzen für das globale Positionsbestimmungssystem (GPS), das globale Satellitennavigationssystem (GLONASS) und das satellitengestützte Erweiterungssystem (SBAS) sowie durch die Einführung von Bestimmungen für das neue BeiDou-Satellitennavigationssystem (BDS) und das Galileo-System zu unterstützen. Außerdem soll die Abschwächung des Einflusses ionosphärischer Gradienten auf das bodengestützte Erweiterungssystem (GBAS) unterstützt werden.

(6) Der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt völkerrechtlich bindend sein wird und den Inhalt des

Unionsrechts, insbesondere der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission[3], maßgeblich beeinflussen kann.

(7) Der Standpunkt der Union auf der 228. Tagung des ICAO-Rates oder einer darauffolgenden Tagung in Bezug auf die Annahme der geplanten Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago, wie im Rundschreiben 2021/41 dargelegt, sollte darin bestehen, diese Änderungen in ihrer Gesamtheit zu unterstützen und einzuhalten. 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.

(8) Sobald die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago angenommen und wirksam ist, wird sie für alle ICAO-Mitgliedstaaten, einschließlich aller Mitgliedstaaten der Union, verbindlich sein.

(9) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat – wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein Verfahren 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 setzen.

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

(11) Der Standpunkt der Union nach der Annahme der Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär im Rahmen eines ICAO-Rundschreibens bekannt gegeben wird, sollte darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und den Änderungen nachzukommen. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem geplanten Geltungsbeginn der neu verabschiedeten SARP von diesen abweicht, sollte der ICAO eine Abweichung konkret von diesen SARP notifiziert werden. Der Standpunkt der Union zu einer solchen Abweichung sollte auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt.

(12) Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden —

[3] Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der im Namen der Union auf der 228. Tagung und auf jeder nachfolgenden Tagung des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die Änderung 93 zu Anhang 10 Teil I des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt in ihrer Gesamtheit zu unterstützen.

(2) Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagene, in Absatz 1 genannte Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Änderung annimmt, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben keine Ablehnung mitzuteilen und der angenommenen Maßnahme nachzukommen. Weichen die Rechtsvorschriften der Union nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn dieser Richtlinien und Empfehlungen von den neu angenommenen SARP ab, sollte der ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago eine Abweichung konkret von diesen SARP mitgeteilt werden.

In einem solchen Fall legt die Kommission dem Rat rechtzeitig und mindestens zwei Monate vor einer von der ICAO gesetzten Frist für die Notifizierung von Abweichungen ein Vorbereitungsdokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem der Standpunkt der Union zu den Abweichungen im Einzelnen dargelegt wird, die der ICAO von den Mitgliedstaaten im Namen der Union zu notifizieren sind.

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 Absatz 2 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.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin