EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen von den Anhängen 1, 3 und 4, Anhang 6 Teile I, II und III, Anhang 10 Bände I und II, Anhang 11, Anhang 14 Bände I und II, Anhang 15 und Anhang 16 Bände I, II und III des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans, zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft

– den im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu vertretenden Standpunkt im Hinblick auf die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen in Bezug auf die folgenden Änderungsanträge zu den Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, die vom ICAO-Rat auf seiner 219. Tagung angenommen und wie folgt veröffentlicht wurden:

– ICAO-Rundschreiben 20/19 zur Annahme des Änderungsantrags 176 zu Anhang 1

– ICAO-Rundschreiben 20/16 zur Annahme des Änderungsantrags 79 zu Anhang 3

– ICAO-Rundschreiben 20/23 zur Annahme des Änderungsantrags 61 zu Anhang 4

– ICAO-Rundschreiben 20/18 zur Annahme des Änderungsantrags 44 zu Anhang 6 Teil I

– ICAO-Rundschreiben 20/31 zur Annahme des Änderungsantrags 37 zu Anhang 6 Teil II

– ICAO-Rundschreiben 20/32 zur Annahme des Änderungsantrags 23 zu Anhang 6 Teil III

– ICAO-Rundschreiben 20/20 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band I

– ICAO-Rundschreiben 20/21 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band II

– ICAO-Rundschreiben 20/39 zur Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11

– ICAO-Rundschreiben 20/35 zur Annahme des Änderungsantrags 15 zu Anhang 14 Band I

– ICAO-Rundschreiben 20/22 zur Annahme des Änderungsantrags 9 zu Anhang 14 Band II

– ICAO-Rundschreiben 20/24 zur Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15

– ICAO-Rundschreiben 20/28 zur Annahme des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I

– ICAO-Rundschreiben 20/29 zur Annahme des Änderungsantrags 10 zu Anhang 16 Band II

– ICAO-Rundschreiben 20/30 zur Annahme des Änderungsantrags 1 zu Anhang 16 Band III

– den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 221. Tagung des ICAO-Rates im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans zu vertreten ist;

– den Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem die ICAO die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II in einem Rundschreiben angekündigt hat, in dem die Mitgliedstaaten aufgefordert werden,

entweder ihre Ablehnung mitzuteilen oder etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mit der angenommenen Maßnahme zu notifizieren.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

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

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. In den Jahren 2019 bis 2022 waren sieben 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 der Annahme solcher Maßnahmen sind die ICAO-Staaten verpflichtet, in Bezug auf diese Maßnahmen entweder ihre Ablehnung, etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung 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 seiner eigenen Praxis und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.

2.3. Die auf der 219. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Rechtsakte und ihr Verhältnis zu den bestehenden Unionsvorschriften

Auf seiner 219. Tagung hat der ICAO-Rat die im vorstehenden Abschnitt 1 aufgeführten Anträge zur Änderung von Anhängen des Abkommens von Chicago angenommen. Mit den ICAO-Rundschreiben werden die ICAO-Vertragsstaaten über die Annahme der Änderungsanträge unterrichtet und gleichzeitig an ihre Verpflichtungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago erinnert, der ICAO etwaige Abweichungen zu notifizieren.

Nachstehend wird ein Überblick über die verschiedenen Anträge zur Änderung der Anhänge gegeben, die der ICAO-Rat auf seiner 219. Tagung angenommen hat; weitere Einzelheiten sind dem Anhang zum Vorschlag für einen Beschluss des Rates zu entnehmen.

2.3.1. Änderungsantrag 176 zu Anhang 1 über die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal

Der Änderungsantrag 176 zu ICAO-Anhang 1 basiert auf Empfehlungen, die von der ICAO-Taskforce für kompetenzbasierte Ausbildung und Beurteilung (CBTA-TF) und dem ICAO-Sekretariat ausgearbeitet wurden, und betrifft die Anpassung an Änderungsantrag 5 zu den Verfahren für Flugsicherungsdienste – Ausbildung (PANS-TRG, Dok. 9868)/neue Begriffsbestimmungen. Zudem sollen die Anforderungen an Flugdienstberater („flight operations officers" oder „flight dispatchers") aktualisiert, eine Änderung der Bestimmungen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und eine Verschiebung ihrer Anwendbarkeit vorgesehen sowie Bestimmungen für Lehrberechtigte, die Fluglotsen am Arbeitsplatz ausbilden, eingeführt werden.

Die Änderungen betreffen die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 über das fliegende Personal[1], die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit[2] und die Verordnung (EU) 2015/340 über Fluglotsen[3]. Die Änderungen werden im Wesentlichen durch EU-Rechtsvorschriften abgedeckt. Einige Änderungen sind erforderlich, um den Wortlaut der Begriffsbestimmungen anzupassen sowie redaktionellen Änderungen und einer Anforderung an die Aufsicht durch einen geeigneten Fluglotsenlehrer Rechnung zu tragen. Für letztere Änderung sowie für die Umsetzung einiger Begriffsbestimmungen in EU-Recht müssen der ICAO für einen bestimmten Zeitraum Abweichungen notifiziert werden. Die entsprechenden Änderungen der EU-Vorschriften sollen 2020 und 2021 vorgenommen werden.

2.3.2. Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 über den Wetterdienst für die internationale Flugsicherung

Gemäß Änderungsantrag 79 zu ICAO-Anhang 3 muss die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission[4] aktualisiert werden.

Bei einer überwiegenden Mehrheit der Änderungen wird von minimalen Auswirkungen auf die Interessenträger in der EU und einer insgesamt positiven Wirkung auf Sicherheit und Effizienz des Betriebs ausgegangen. In einer Reihe von Fällen werden Software-Aktualisierungen erforderlich sein, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen und als handhabbar gelten. Es wird davon ausgegangen, dass viele der Änderungen bis zum dritten Quartal 2021 gemäß den entsprechenden von der EASA

---

1 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).

2 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).

3 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).

4 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).

eingeleiteten Verfahren unverändert in die EU-Verordnungen übernommen werden. Bis zu ihrer rechtlichen Annahme müssen viele der Änderungen als Abweichungen notifiziert werden.

2.3.3 Änderungsantrag 61 zu Anhang 4 über Luftfahrtkarten

Gemäß Punkt AIS.OR.325(a)(2) und (3) „Luftfahrtkarten" der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission müssen Anbieter von Flugberatungsdiensten (AIS) unter anderem sicherstellen, dass dort, wo sie verfügbar sind, Flugplatz-/Hubschrauberflugplatzkarten und Flugplatzrollkarten in das Luftfahrthandbuch (AIP) aufgenommen oder den AIP-Empfängern gesondert zur Verfügung gestellt werden. Der Rechtsrahmen wird im Laufe des Jahres 2020 geändert, um dieser Änderung Rechnung zu tragen. Folglich sollten am 4. November 2021 keine Abweichungen mehr zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 4, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 61, bestehen.

2.3.4. Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I über den Betrieb von Luftfahrzeugen – Allwetterflugbetrieb

Bis dem Änderungsantrag 44 zu Anhang 6 Teil I durch eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 Rechnung getragen wird, sollten Abweichungen in Bezug auf die ICAO-Richtlinie 4.2.8.2 und die Begriffsbestimmungen notifiziert werden. Es sei darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten bereits eine Abweichung von der ICAO-Richtlinie 4.2.8.1.1 hätten notifizieren müssen, da die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit nur eine betriebliche Anrechnung für Flugführungsanzeigen (Head-up Displays) und EVS-Systeme (Enhanced Vision System) erlaubt.[5]

2.3.4.1. Harmonisierung der Bedingungen für Bewilligungen, Annahmen und Genehmigungen (AAA)

Diese Änderung erfordert die Notifizierung einer Abweichung, obwohl die Mitgliedstaaten bereits eine Abweichung in Bezug auf die Richtlinien und Empfehlungen (SARP) im Zusammenhang mit dem EDTO-Betrieb hätten vorlegen müssen, da dieses Konzept noch nicht in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012[6] umgesetzt wurde (stattdessen wird der Begriff Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS) verwendet).[7]

2.3.4.2. Artikel 83a

Diese Änderung des Anhangs erfordert das Mitführen einer beglaubigten Kopie der Zusammenfassung der auf der Grundlage von Artikel 83a des Abkommens von Chicago geschlossenen Vereinbarung an Bord. Darüber hinaus wird mit der neuen Anlage 10 zu Anhang 6 Teil I ein standardisiertes Muster einer Zusammenfassung der Vereinbarung eingeführt. Es enthält alle erforderlichen relevanten Informationen und stellt den Betreibern ein Muster zum Mitführen bei Vorfeldinspektionen oder anderen Prüftätigkeiten zur Verfügung, um Missverständnisse bei der Inspektion von Luftfahrzeugen auszuräumen, für die eine Vereinbarung nach Artikel 83a gilt. Ferner ist vorgeschrieben, dass die

---

5 Als Reaktion auf Änderungsantrag 38 zu Anhang 6 Teil I wie im ICAO-Rundschreiben An 11/1.3.27-14/9 angekündigt.

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

7 Als Reaktion auf Änderungsantrag 38 zu Anhang 6 Teil I wie im ICAO-Rundschreiben An 11/1.3.27-14/9 angekündigt.

Zusammenfassung der Vereinbarung der ICAO übermittelt wird, wenn eine Vereinbarung nach Artikel 83a zur Registrierung vorgelegt wird.

Gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/1139[8] und ihren Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten geschaffenen Rechtsrahmen erfolgt die Übertragung der Funktionen des Eintragungsstaats zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch das EU-Regulierungssystem in einer Weise, die den Zielen des Artikels 83a des Abkommens von Chicago in vollem Umfang entspricht. Dieses System gilt für alle Luftfahrzeuge, die im Register eines EU-Mitgliedstaats eingetragen sind und von einem Betreiber betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat hat, der die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats wahrnimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass die neu angenommenen SARP einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Betreiber mit sich bringen werden, um ein (nicht sicherheitsrelevantes) Problem für Vorfeldinspektoren zu lösen. Darüber hinaus ändert die ICAO ihre Registrierungsvorschriften, um die Registrierung von gemäß Artikel 83a geschlossenen Vereinbarungen über ein interaktives internetgestütztes System zu ermöglichen. Wenn weltweit auf ein solches System zugegriffen werden kann, ist das Mitführen des Dokuments an Bord von Luftfahrzeugen noch fragwürdiger.

Es ist nicht vorgesehen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern, um die Einhaltung dieser speziellen ICAO-Richtlinie zu gewährleisten.

Daher sollte eine Abweichung von den neuen ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen notifiziert werden.

2.3.4.3. Zuverlässige Energiequelle für Flugschreiber für Leichtflugzeuge

Absturzsichere Flugschreiber (wie Flugdatenschreiber (FDR) oder Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR)) müssen elektrische Energie aus einer Quelle beziehen, die für ihren Betrieb höchstmögliche Zuverlässigkeit bietet. Für in Leichtflugzeugen verwendete Flugschreiber (z. B. Cockpit-Tonaufzeichnungssysteme (CARS) oder Luftfahrzeug-Datenaufzeichnungssysteme (ADRS)) gibt es keine derartigen Bestimmungen. Für Flugzeuge, für die erstmals nach 2016 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, wurde eine neue ICAO-Richtlinie (Richtlinie 1.6 in Anhang 6 Teil I Anlage 8) eingeführt, wonach Flugschreiber für Leichtflugzeuge an eine Energiequelle angeschlossen werden müssen, die eine ordnungsgemäße und zuverlässige Aufzeichnung in ihrer Betriebsumgebung gewährleistet.

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen einige Kategorien von Leichtflugzeugen, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, mit einem Flugschreiber für Leichtflugzeuge ausgerüstet sein, wenn dem betreffenden Luftfahrzeug erstmals am oder nach dem 5. September 2022 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde (siehe Punkt CAT.IDE.A.191 in Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Sollten die Anforderungen der neuen ICAO-Richtlinie 1.6 in Anhang 6 Teil I Anlage 8 in die EU-Bestimmungen übernommen werden, wären sie nur auf diese Kategorien von Leichtflugzeugen anwendbar, es sei denn, eine weitere Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie in die EU-Vorschriften und die Erweiterung des Anwendungsbereichs wären für

[8] 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).

die Sicherheit und Effizienz des Betriebs von Vorteil. Da die neue ICAO-Richtlinie in einer Anlage zu Anhang 6 Teil I enthalten ist, sollte im Hinblick auf die Anlage zudem eine Erklärung über die Übereinstimmung oder Abweichung in Bezug auf die Richtlinie, die das Mitführen eines Flugschreibers für Leichtflugzeuge vorschreibt, abgegeben und auf diese Anlage Bezug genommen werden. Aus diesem Grund sollte eine Abweichung notifiziert werden.

2.3.4.4. Aufzeichnung von Meldungen im Rahmen der Datenlink-Kommunikation

Die ICAO-Richtlinie 6.3.3.1.2 in Anhang 6 Teil I wurde nicht in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt. Die Mitgliedstaaten sollten bereits eine Abweichung von dieser Richtlinie notifiziert haben.[9] Auch in Bezug auf Änderungsantrag 44 wird weiterhin eine Abweichung vorliegen.

2.3.4.5. Ortung eines Luftfahrzeugs in Not

Die Bestimmungen über die Ortung eines Luftfahrzeugs in Not wurden in Punkt CAT.GEN.MPA.210 des Anhangs IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt, der für einige Flugzeugkategorien gilt, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2023 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde. Der Änderungsantrag zu ICAO-Richtlinie 6.18.1 wird diese Richtlinie besser an Punkt CAT.GEN.MPA.210 angleichen, sodass sie für Flugzeuge gilt, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2023 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde. Die notifizierte Abweichung zu ICAO-Richtlinie 6.18.1 sollte jedoch beibehalten werden, da die Kriterien für die höchstzulässige Startmasse (MCTOM) und die höchstzulässige betriebliche Fluggastsitzanzahl (MOPSC) in Richtlinie 6.18.1 und in Punkt CAT.GEN.MPA.210 voneinander abweichen.

2.3.5. Änderungsantrag 37 zu Anhang 6 Teil II über den Betrieb von Luftfahrzeugen

2.3.5.1. Allwetterflugbetrieb

Bis zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, sollten Abweichungen in Bezug auf die Begriffsbestimmungen notifiziert werden. Die Mitgliedstaaten hätten bereits eine Abweichung gegenüber ICAO-Richtlinie 2.2.2.2.1.1 notifizieren müssen, da die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit nur eine betriebliche Anrechnung für Flugführungsanzeigen (Head-up Displays) und EVS-Systeme (Enhanced Vision System) erlaubt.[10]

Die Mitgliedstaaten hätten bereits eine Abweichung gegenüber ICAO-Richtlinie 2.2.2.2.1 notifizieren müssen, da die Bestimmung in Anhang VI (Teil-NCC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 an den Betreiber und nicht an den verantwortlichen Piloten gerichtet ist; für den Flugbetrieb bei geringer Sicht (LVO) richtet sich die Bestimmung gemäß Anhang V (Teil-SPA) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 an die zuständige Behörde.

2.3.5.2. Artikel 83a

Diese Änderung des Anhangs erfordert das Mitführen einer beglaubigten Kopie der Zusammenfassung der auf der Grundlage von Artikel 83a des Abkommens von Chicago geschlossenen Vereinbarung an Bord. Darüber hinaus wird mit der neuen Anlage 10 zu Anhang 6 Teil I ein standardisiertes Muster einer Zusammenfassung der Vereinbarung eingeführt. Es enthält alle erforderlichen relevanten Informationen und stellt den Betreibern ein Muster zum Mitführen bei Vorfeldinspektionen oder anderen Prüftätigkeiten zur

[9] Als Reaktion auf Änderungsantrag 43 zu Anhang 6 Teil I wie im ICAO-Rundschreiben An 11/1.3.32-18/12 angekündigt.

[10] Siehe Fußnote 9.

Verfügung, um Missverständnisse bei der Inspektion von Luftfahrzeugen auszuräumen, für die eine Vereinbarung nach Artikel 83a gilt. Ferner ist vorgeschrieben, dass die Zusammenfassung der Vereinbarung der ICAO übermittelt wird, wenn eine Vereinbarung nach Artikel 83a zur Registrierung vorgelegt wird.

Gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten geschaffenen Rechtsrahmen erfolgt die Übertragung der Funktionen des Eintragungsstaats zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch das EU-Regulierungssystem in einer Weise, die den Zielen des Artikels 83a des Abkommens von Chicago in vollem Umfang entspricht. Dieses System gilt für alle Luftfahrzeuge, die im Register eines EU-Mitgliedstaats eingetragen sind und von einem Betreiber betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat hat, der die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats wahrnimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass die neuen SARP einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Betreiber mit sich bringen werden, um ein (nicht sicherheitsrelevantes) Problem für Vorfeldinspektoren zu lösen.

Darüber hinaus ändert die ICAO ihre Registrierungsvorschriften, um die Registrierung von gemäß Artikel 83a geschlossenen Vereinbarungen über ein interaktives internetgestütztes System zu ermöglichen. Wenn weltweit auf ein solches System zugegriffen werden kann, ist das Mitführen des Dokuments an Bord von Luftfahrzeugen noch fragwürdiger.

Es ist nicht vorgesehen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern, um die Einhaltung dieser speziellen ICAO-Richtlinie zu gewährleisten.

Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die neuen ICAO-SARP notifiziert werden.

2.3.6. Änderungsantrag 23 zu Anhang 6 Teil III über den Betrieb von Luftfahrzeugen

2.3.6.1. Allwetterflugbetrieb

Bis zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, sollten Abweichungen in Bezug auf die ICAO-Richtlinie 2.2.8.2 und die Begriffsbestimmungen notifiziert werden. Die Mitgliedstaaten hätten bereits eine Abweichung gegenüber ICAO-Richtlinie 2.2.8.1.1 notifizieren müssen, da die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 derzeit nur eine betriebliche Anrechnung für Flugführungsanzeigen (Head-up Displays) und EVS-Systeme (Enhanced Vision System) erlaubt.[11]

2.3.6.2. Artikel 83a

Diese Änderung des Anhangs erfordert das Mitführen einer beglaubigten Kopie der Zusammenfassung der auf der Grundlage von Artikel 83a des Abkommens von Chicago geschlossenen Vereinbarung an Bord. Darüber hinaus wird mit der neuen Anlage 10 zu Anhang 6 Teil I ein standardisiertes Muster einer Zusammenfassung der Vereinbarung eingeführt. Es enthält alle erforderlichen relevanten Informationen und stellt den Betreibern ein Muster zum Mitführen bei Vorfeldinspektionen oder anderen Prüftätigkeiten zur Verfügung, um Missverständnisse bei der Inspektion von Luftfahrzeugen auszuräumen, für die eine Vereinbarung nach Artikel 83a gilt. Ferner ist vorgeschrieben, dass die Zusammenfassung der Vereinbarung der ICAO übermittelt wird, wenn eine Vereinbarung nach Artikel 83a zur Registrierung vorgelegt wird.

Gemäß dem mit der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten geschaffenen Rechtsrahmen erfolgt die Übertragung der Funktionen

[11] Siehe Fußnote 9.

des Eintragungsstaats zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch das EU-Regulierungssystem in einer Weise, die den Zielen des Artikels 83a des Abkommens von Chicago in vollem Umfang entspricht. Dieses System gilt für alle Luftfahrzeuge, die im Register eines EU-Mitgliedstaats eingetragen sind und von einem Betreiber betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz in einem anderen EU-Mitgliedstaat hat, der die Funktionen und Aufgaben des Betreiberstaats wahrnimmt.

Es wird davon ausgegangen, dass die neu angenommenen SARP einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Betreiber mit sich bringen werden, um ein (nicht sicherheitsrelevantes) Problem für Vorfeldinspektoren zu lösen.

Darüber hinaus ändert die ICAO ihre Registrierungsvorschriften, um die Registrierung von gemäß Artikel 83a geschlossenen Vereinbarungen über ein interaktives internetgestütztes System zu ermöglichen. Wenn weltweit auf ein solches System zugegriffen werden kann, ist das Mitführen des Dokuments an Bord von Luftfahrzeugen noch fragwürdiger.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es nicht vorgesehen, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zu ändern, um die Einhaltung dieser speziellen ICAO-Richtlinie zu gewährleisten.

Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die neuen ICAO-SARP notifiziert werden.

2.3.6.3. Flugschreiber

Absturzsichere Flugschreiber (wie FDR oder CVR) müssen elektrische Energie aus einer Quelle beziehen, die für ihren Betrieb höchstmögliche Zuverlässigkeit bietet. Für in Leichtflugzeugen verwendete Flugschreiber (z. B. CARS oder ADRS) gibt es keine derartigen Bestimmungen. Für Flugschreiber in Leichtflugzeugen wurde eine neue ICAO-Richtlinie (Richtlinie 1.6 von Anhang 6 Teil III Anlage 4) eingeführt, wonach diese an eine Energiequelle angeschlossen werden müssen, die eine ordnungsgemäße und zuverlässige Aufzeichnung in ihrer Betriebsumgebung gewährleistet.

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 965/2012 müssen einige Kategorien von Leichthubschraubern, die im gewerblichen Luftverkehr betrieben werden, mit einem Flugschreiber für Leichtluftfahrzeuge ausgerüstet sein, wenn dem betreffenden Luftfahrzeug erstmals am oder nach dem 5. September 2022 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde (siehe Punkt CAT.IDE.H.191 in Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012). Sollten die Anforderungen der ICAO-Richtlinie 1.6 von Anhang 6 Teil III Anlage 4 in die EU-Bestimmungen übernommen werden, wären sie nur auf diese Kategorien von Leichthubschraubern anwendbar, es sei denn, eine weitere Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie in die EU-Vorschriften und die Erweiterung des Anwendungsbereichs wären für die Sicherheit und Effizienz des Betriebs von Vorteil. Da die neue ICAO-Richtlinie in einer Anlage zu Anhang 6 Teil III enthalten ist, sollte im Hinblick auf die Anlage zudem eine Erklärung über die Übereinstimmung oder Abweichung in Bezug auf die Richtlinie, die das Mitführen eines Flugschreibers für Leichtluftfahrzeuge vorschreibt, abgegeben und auf diese Anlage Bezug genommen werden. Gemäß der ICAO-Richtlinie 4.3.1.1.4 müssen Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von weniger als 3 175 kg mit einem Flugschreiber ausgerüstet sein, wobei es sich dabei um ein Luftfahrzeug-Datenaufzeichnungssystem (ADRS) handeln kann.

Gemäß Anhang 6 Teil III besteht keine Verpflichtung zum Mitführen eines Cockpit-Tonaufzeichnungssystems (CARS). Daher sollte eine Abweichung gegenüber der ICAO-Richtlinie 4.3.1.2.4 notifiziert werden, um klarzustellen, dass im Falle der Verwendung eines ADRS derzeit keine Anforderung der EU bezüglich der Zuverlässigkeit der Energiequelle besteht.

2.3.6.4. Aufzeichnung von Meldungen im Rahmen der Datenlink-Kommunikation

Die ICAO-Richtlinien 4.3.3.1.2 und 4.7.3.1.1.1 in Anhang 6 Teil III wurden nicht in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 umgesetzt. Die Mitgliedstaaten sollten bereits eine Abweichung von dieser Richtlinie notifiziert haben.[12] Auch in Bezug auf Änderungsantrag 23 wird weiterhin eine Abweichung vorliegen.

2.3.7. Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 Band I über das Flugfernmeldewesen

Punkt CNS.TR.100 „Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren für Anbieter von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten“ in Teilabschnitt B von Anhang VIII der Verordnung (EU) 2017/373 bezieht sich auf ICAO-Anhang 10 Band I bis einschließlich Änderungsantrag 89. Diese Bestimmung soll geändert werden, um die im ICAO-Rundschreiben 20/20 vorgeschlagenen Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 92 in den zuvor genannten Punkt CS.TR.100 aufzunehmen. Künftig sollten bei Bestimmungen, die von Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 92 betroffen sind, Abweichungen notifiziert werden.

2.3.8. Änderungsantrag 92 zu Anhang 10 Band II über das Flugfernmeldewesen

Dies ist eine Folgeänderung, die sich aus dem Änderungsantrag 79 zu Anhang 3 (Wetterdienst für die internationale Flugsicherung) ergibt und sich auf den festen Flugfernmeldedienst (AFS) auswirkt.

Punkt CNS.TR.100 „Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren für Anbieter von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten“ in Teilabschnitt B von Anhang VIII der Verordnung (EU) 2017/373 bezieht sich auf ICAO-Anhang 10 Band II bis einschließlich Änderungsantrag 89. Diese Bestimmung soll geändert werden, um die im ICAO-Rundschreiben 20/21 vorgeschlagenen Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 92 in den zuvor genannten Punkt CS.TR.100 aufzunehmen. Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die geänderten SARP notifiziert werden.

2.3.9. Änderungsantrag 56 zu Anhang 11 über Flugverkehrsdienste

In Bezug auf die Koordinierung von Aktivitäten, die eine potenzielle Gefahr für zivile Luftfahrzeuge darstellen können, wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/469[13], wie bereits in Anhang 11 Kapitel 2 Richtlinie 2.19.1 vorgesehen, ein Artikel 3c in die Verordnung (EU) 2017/373 mit entsprechenden Anforderungen aufgenommen, die ab dem 27. Januar 2022 gelten werden. Die zusätzlichen Anforderungen, die mit Änderungsantrag 52 zu Kapitel 2 in Bezug auf die Bewertung von Sicherheitsrisiken eingeführt wurden, dürften zu gegebener Zeit in Angriff genommen werden. Bis zur Annahme der entsprechenden Verordnung sollten Abweichungen notifiziert werden.

Die neu angenommenen ICAO-Richtlinien in Anhang 11 Kapitel 3 über die Anforderung an Fahrer von Betriebsfahrzeugen, sicherheitsrelevante Teile der per Sprechfunk übermittelten Anweisungen zu wiederholen, wurden bereits im Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014[14] aufgenommen, die voraussichtlich Ende 2020 veröffentlicht wird. Um diese Verordnung an die Verordnung (EU) Nr. 923/2012 (Gemeinsame Luftverkehrsregeln

---

12 Siehe Fußnote 9.

13 Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission vom 14. Februar 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373 in Bezug auf Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Auslegung von Luftraumstrukturen und die Datenqualität, die Pistensicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 73/2010 (ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1).

14 Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von 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).

(SERA)) anzugleichen, müssen diese Anforderungen sowie die Verpflichtung der Fluglotsen, die Wiederholung anzuhören, zu gegebener Zeit angegangen werden. Buchstabe e von Punkt SERA.8015 „Flugverkehrskontrollfreigaben“ der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 betrifft die Verpflichtung zur Wiederholung von Freigaben und sicherheitsrelevanten Informationen und bezieht sich hauptsächlich auf die Kommunikation zwischen Flugbesatzung und Fluglotsen. Die Änderung dieses Punktes der Gemeinsamen Luftverkehrsregeln würde eine Übereinstimmung mit Änderungsantrag 52 zu Anhang 11 bis 2023 ermöglichen.

Bis zur Annahme der entsprechenden Verordnung sollten Abweichungen notifiziert werden.

2.3.10. Änderungsantrag 15 zu Anhang 14 Band I über Flugplätze

Die Änderungen der Bestimmungen der Kapitel 3, 5 und 9 würden die Änderung bestimmter EASA-Zulassungsspezifikationen erforderlich machen, die bis zum 3. Quartal 2021 angenommen werden sollen. Bis zur Annahme dieser Änderungen ist die Notifizierung der Abweichungen für diese Kapitel erforderlich. Daher sollten Abweichungen in Bezug auf die geänderten SARP notifiziert werden.

2.3.11. Änderungsantrag 9 zu Anhang 14 Band II über Flugplätze

Die Analyse der Änderungen in Anhang 14 Band II zeigt, dass ihre Umsetzung Änderungsanträge erforderlich machen würde, die sich hauptsächlich auf die Zulassungsspezifikationen für die Konstruktion von Hubschrauberflugplätzen beziehen. Solche zukünftigen Änderungsanträge würden die in den Kapiteln 1, 3, 4 und 5 von Anhang 14 Band II vorgenommenen Änderungen betreffen. Wie bereits in der Empfehlung zum ICAO-Rundschreiben A4/1.1.58-18/97 dargelegt, wird es in einigen Fällen jedoch nicht als angemessen erachtet, die geltenden Spezifikationen zu ändern (z. B. Spezifikationen für Beleuchtungssysteme für Hubschrauberflugplätze).

In anderen Fällen würden die Änderungen der Bestimmungen von Anhang 14 Band II (Kapitel 2 und 6) eine Änderung des durch die Verordnung (EG) Nr. 139/2014 eingeführten Rechtsrahmens an sich erforderlich machen.

Bis zur Änderung der entsprechenden EU-Rechtsvorschriften sollten daher relevante Abweichungen notifiziert werden.

2.3.12. Änderungsantrag 41 zu Anhang 15 über Flugberatungsdienste

Die Änderungen zielen darauf ab, die Informationen über die gefährlichen Aktivitäten für die Zivilluftfahrt, die in Form einer NOTAM veröffentlicht werden, zu verbessern und dabei auf den besonderen Fall von Konfliktgebieten einzugehen.

Die Verordnung (EU) 2017/373, geändert durch die Verordnung (EU) 2020/469, enthält in ihrem Anhang VI (Teil-AIS) die Bestimmungen des aktuellen ICAO-Anhangs 15 „SARPs und Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management (PANS-AIM)“. Es muss jedoch eine Abweichung notifiziert werden, da die von der ICAO angenommenen Änderungen noch nicht in Anhang VI (Teil-AIS) der Verordnung (EU) 2017/373 aufgenommen wurden.

2.3.13. Änderungsantrag 13 zu Anhang 16 Band I zum Umweltschutz

Die geltende Änderung von Anhang 16 ist in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehen und tritt am 1. April 2022 in Kraft.

Gemäß ICAO-Rundschreiben 20/28 beginnt die Anwendung des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I jedoch am 1. Januar 2021.

Folglich wird bis zum 31. März 2022 eine Abweichung zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 16 Band I, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 13, bestehen. Daher sollte eine Abweichung notifiziert werden, die bis zum 31. März 2022 gilt.

2.3.14. Änderungsantrag 10 zu Anhang 16 Band II zum Umweltschutz

Die geltende Änderung von Anhang 16 Band II ist in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehen.

Gemäß ICAO-Rundschreiben 20/29 beginnt die Anwendung des Änderungsantrags 10 zu Anhang 16 Band II am 1. Januar 2021. Die betreffende Änderung ist gemäß dem entsprechenden EASA-Verfahren vorgesehen. Folglich wird bis zum 31. März 2022 eine Abweichung zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 16 Band II, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 10, bestehen. Aus diesem Grund sollte eine Abweichung notifiziert werden.

2.3.15. Änderungsantrag 1 zu Anhang 16 Band III zum Umweltschutz

Gemäß ICAO-Rundschreiben 20/30 beginnt die Anwendung des Änderungsantrags 1 zu Anhang 16 Band III am 1. Januar 2021. Die entsprechende Änderung von Anhang 16 Band III ist in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgesehen.

Bis zum 1. April 2022 wird zwischen den Verordnungen und/oder Praktiken der Union und den Bestimmungen von Anhang 16 Band III, einschließlich aller Änderungen bis einschließlich Änderungsantrag 13, jedoch eine Abweichung bestehen.

2.4. Die im ICAO-Rat geplante Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans

Die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans wird auf die Tagesordnung der 221. Tagung des ICAO-Rates gesetzt.

Zweck dieser Änderungsanträge zu Anhang 6 des Abkommens von Chicago – *Operation of Aircraft, Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes and Part II – International General Aviation – Aeroplanes* – ist es, die neue Verpflichtung zur Aufzeichnung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) bis zum1. Januar 2022 zu verschieben, sodass die geplanten Änderungen ab diesem Datum für die Vertragsparteien des Abkommens von Chicago rechtsverbindlich werden.

Die Verpflichtung zur Ausstattung mit diesen Tonaufzeichnungsanlagen war ursprünglich auf den 1. Januar 2021 festgesetzt. Der Anfang 2020 zur Pandemie erklärte COVID-19-Ausbruch hat zu erheblichen Störungen in der Luftfahrzeugherstellung und den Lieferketten der Luftfahrzeughersteller geführt.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Zu notifizierende Abweichungen

Der ICAO-Rat hat auf seiner 219. Tagung vom 2. bis 20. März 2020 eine Reihe von Änderungsanträgen zu verschiedenen Anhängen des Abkommens von Chicago in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Flugsicherung angenommen.

Für jeden ICAO-Anhang wird im Anhang des Vorschlags für einen Beschluss des Rates auf die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union Bezug genommen. Alle Änderungen, auf die Bezug genommen wird, betreffen Bereiche, die unter das Unionsrecht und somit in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fallen. Darüber hinaus werden im Anhang des Vorschlags für einen Beschluss des Rates die Abweichungen, die der ICAO zu notifizieren sind, im Einzelnen aufgeführt. In der nachstehenden Liste wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, der ICAO in Bezug auf folgende Anhänge Abweichungen zu notifizieren:

– ICAO-Rundschreiben 20/19 zur Annahme des Änderungsantrags 176 zu Anhang 1 – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/16 zur Annahme des Änderungsantrags 79 zu Anhang 3 – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/18 zur Annahme des Änderungsantrags 44 zu Anhang 6 Teil I – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/31 zur Annahme des Änderungsantrags 37 zu Anhang 6 Teil II – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/32 zur Annahme des Änderungsantrags 23 zu Anhang 6 Teil III – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/20 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band I – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/21 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band II – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/39 zur Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11 – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/35 zur Annahme des Änderungsantrags 15 zu Anhang 14 Band I – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/22 zur Annahme des Änderungsantrags 9 zu Anhang 14 Band II – Abweichungen müssen notifiziert werden

– ICAO-Rundschreiben 20/24 zur Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15 – Abweichungen müssen notifiziert werden

In diesem Zusammenhang besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union darin, die Abweichungen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago gemäß dem Anhang des Vorschlags für einen Beschluss des Rates zu notifizieren.

3.2. Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II

Die wichtigste Änderung, die mit den Änderungsanträgen 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II in die bestehenden Unionsvorschriften eingeführt werden soll, ist die Verschiebung der ursprünglich für den 1. Januar 2021 vorgesehenen Einführung einer Verpflichtung zur

Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit auf den 1. Januar 2022.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie ist die ursprünglich für den 1. Januar 2021 vorgesehene Einführung der Verpflichtung zur Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen auch auf Unionsebene unrealistisch. Die Kommission ist dabei, durch Änderungen der einschlägigen Verordnung der Kommission[15] eine Verschiebung dieses Datums auf Unionsebene anzunehmen. Daher sollte der von der ICAO vorgeschlagene Aufschub unterstützt werden. Sobald die ICAO die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II in einem Rundschreiben bekanntgibt und die Mitgliedstaaten auffordert, entweder ihre Ablehnung mitzuteilen oder etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mit der angenommenen Maßnahme zu notifizieren, sollte zudem der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt, darin bestehen, die Übereinstimmung zu notifizieren.

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“*, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[16].

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, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“[17].

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. Die Notifizierung von Abweichungen und der Inhalt dieser Notifizierungen könnten sich auf bestimmte Rechtswirkungen dieser Rechtsakte auswirken. Daher fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union in Bezug auf solche Notifizierungen in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

---

15 Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1). Siehe Punkte CAT.IDE.A.185(c)(1) und NCC.IDE.A.160(b)(1).

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

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

Die als Reaktion auf die vorstehend genannten ICAO-Rundschreiben zu notifizierenden Abweichungen haben Einfluss auf die Rechtswirkungen der im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinien.

Diese Rechtswirkungen betreffen einen Bereich, der weitgehend unter die Unionsvorschriften fällt, nämlich die Verordnung (EU) 2018/1139, die Verordnung (EU) 2017/373, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012, die Verordnung (EU) 2020/469 und die Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Daraus folgt, dass die Union in dieser Angelegenheit die ausschließliche Außenkompetenz nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV hat.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die angenommenen 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 angenommenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, 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. Schlussfolgerung

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

2020/0290 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen von den Anhängen 1, 3 und 4, Anhang 6 Teile I, II und III, Anhang 10 Bände I und II, Anhang 11, Anhang 14 Bände I und II, Anhang 15 und Anhang 16 Bände I, II und III des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Bezug auf die Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betreffend den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR) zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund des COVID-19-Contingency-Plans, 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 von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“) 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 sieben EU-Mitgliedstaaten vertreten.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen (SARP) annehmen.

(4) 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.

(5) Auf seiner 219. Tagung vom 2. bis 20. März 2020 hat der ICAO-Rat Änderungsanträge zu den Anhängen 1, 3 und 4, zu Anhang 6 (Teile I, II und III), Anhang 10 (Bände I und II), Anhang 11, Anhang 14 (Bände I und II), Anhang 15 und Anhang 16 (Bände I, II und III) des Abkommens von Chicago in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Flugsicherung angenommen. Mit den entsprechenden ICAO-Rundschreiben werden die ICAO-Vertragsstaaten über die Annahme der

Änderungsanträge unterrichtet und gleichzeitig an ihre Verpflichtungen nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago erinnert, der ICAO etwaige Abweichungen zu notifizieren.

(6) Alle vom ICAO-Rat angenommenen Änderungsanträge betreffen Bereiche, die unter das Unionsrecht und somit in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fallen. Die neuen SARP sind geeignet, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des

(7) Rates[18], der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission[19], der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission[20], der Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission[21] und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission[22] maßgeblich zu beeinflussen.

(8) Mehrere Änderungen der Anhänge des Abkommens von Chicago sind bereits Teil der Rechtsvorschriften der Union, andere werden derzeit in die Unionsvorschriften aufgenommen.

(9) Für jeden geänderten Anhang des Abkommens von Chicago wird im Anhang des vorliegenden Beschlusses auf die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union Bezug genommen. Darüber hinaus werden im Anhang dieses Beschlusses die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen im Einzelnen aufgeführt.

(10) Es ist daher angezeigt, den im Namen der Union als Reaktion auf die ICAO-Rundschreiben zu vertretenden Standpunkt festzulegen, der darin besteht, in Bezug auf die auf der 219. Tagung des ICAO-Rates angenommenen neuen SARP der Anhänge 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 und 16 des Abkommens von Chicago Übereinstimmungen oder Abweichungen zu notifizieren oder ihre Ablehnung mitzuteilen.

(11) Die weltweite COVID-19-Pandemie hat sich negativ auf Luftfahrzeugbetreiber, Hersteller von Luftfahrzeugen und Zulieferer von Ausrüstungsherstellern ausgewirkt

---

18 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).

19 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).

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

21 Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission vom 14. Februar 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373 in Bezug auf Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Auslegung von Luftraumstrukturen und die Datenqualität, die Pistensicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 73/2010 (ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1).

22 Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von 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).

und die Entwicklung neuer Systeme verzögert. Die Luftfahrzeugbetreiber annullieren oder verschieben Lieferungen neuer Luftfahrzeuge, was dazu führt, dass für 2020 vorgesehene Lieferungen auf 2021 verschoben werden. Ein neu hergestelltes und für eine Lieferung im Jahr 2020 konfiguriertes Luftfahrzeug, dessen Auslieferung sich bis 2021 verzögert, muss entsprechend der ab dem 1. Januar 2021 geltenden Bestimmungen neu konfiguriert werden. Luftfahrzeugbetreiber und Luftfahrzeughersteller würden mit einer unverhältnismäßigen finanziellen Belastung konfrontiert, wenn diese Luftfahrzeuge nachgerüstet werden müssten. Aus diesem Grund plant die Kommission derzeit, durch Änderungen an der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, eine Verschiebung dieses Datums auf Unionsebene anzunehmen. Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) wird verwendet, um die Untersuchung von Unfällen und Störungen zu unterstützen. Eine Verzögerung bei der Einführung einer CVR-Aufzeichnungsdauer von 25 Stunden anstelle der bisherigen zwei Stunden stellt kein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, sondern passt den Sicherheitsvorteil einer längeren CVR-Aufzeichnungsdauer an die aktuellen Gegebenheiten in der Luftfahrtbranche an. Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO zur Verbesserung der Flugsicherheit. Angesichts der beispiellosen Situation, die durch die COVID-19-Pandemie hervorgerufen wurde, und eines unerheblichen Sicherheitsrisikos sollte die Union diese Änderungen unterstützen.

(12) Der Standpunkt der Union, der in Bezug auf die Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Namen der Union handeln, auf der 221. Tagung des ICAO-Rates zu vertreten ist, besteht darin, diese Änderungen zu unterstützen.

(13) Nach der Annahme der Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär mit ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben wird, sollte der von allen Mitgliedstaaten der Union zu vertretende Standpunkt der Union darin bestehen, die Einhaltung dieser Änderungen zu notifizieren.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt als Reaktion auf

– ICAO-Rundschreiben 20/19 zur Annahme des Änderungsantrags 176 zu Anhang 1,

– ICAO-Rundschreiben 20/16 zur Annahme des Änderungsantrags 79 zu Anhang 3,

– ICAO-Rundschreiben 20/23 zur Annahme des Änderungsantrags 61 zu Anhang 4,

– ICAO-Rundschreiben 20/18 zur Annahme des Änderungsantrags 44 zu Anhang 6 Teil I,

– ICAO-Rundschreiben 20/31 zur Annahme des Änderungsantrags 37 zu Anhang 6 Teil II,

– ICAO-Rundschreiben 20/32 zur Annahme des Änderungsantrags 23 zu Anhang 6 Teil III,

– ICAO-Rundschreiben 20/20 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band I,

– ICAO-Rundschreiben 20/21 zur Annahme des Änderungsantrags 92 zu Anhang 10 Band II,

– ICAO-Rundschreiben 20/39 zur Annahme des Änderungsantrags 52 zu Anhang 11,

– ICAO-Rundschreiben 20/35 zur Annahme des Änderungsantrags 15 zu Anhang 14 Band I,

– ICAO-Rundschreiben 20/22 zur Annahme des Änderungsantrags 9 zu Anhang 14 Band II,

– ICAO-Rundschreiben 20/24 zur Annahme des Änderungsantrags 41 zu Anhang 15,

– ICAO-Rundschreiben 20/28 zur Annahme des Änderungsantrags 13 zu Anhang 16 Band I,

– ICAO-Rundschreiben 20/29 zur Annahme des Änderungsantrags 10 zu Anhang 16 Band II und

– ICAO-Rundschreiben 20/30 zur Annahme des Änderungsantrags 1 zu Anhang 16 Band III,

die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) herausgegeben wurden, ist im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt.

Artikel 2

(1) Der im Namen der Union auf der 221. Tagung des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) uneingeschränkt zu unterstützen.

(2) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem der ICAO-Rat die Änderungsanträge 46 und 39 zu Anhang 6 Teile I und II des Abkommens von Chicago angenommen hat, besteht darin, die Einhaltung der angenommenen Maßnahme in Beantwortung des entsprechenden ICAO-Rundschreibens zu notifizieren.

Artikel 3

(1) Die in Artikel 1 und Artikel 2 Absatz 2 genannten Standpunkte werden von allen Mitgliedstaaten der Union vertreten.

(2) Der in Artikel 2 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union vorgetragen, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam handeln.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident