EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ten aanzien van de kennisgeving van verschillen met de bijlagen 1, 3 en 4, bijlage 6, delen I, II en III, bijlage 10, boekdelen I en II, bijlage 11, bijlage 14, boekdelen I en II, bijlage 15 en bijlage 16, boekdelen I, II en III, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, en in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ten aanzien van de vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, bij dat verdrag wat betreft het uitstel van de toekomstige vereiste om uitgerust te zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) teneinde onbedoelde gevolgen van de COVID-19-pandemie te voorkomen

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft:

- het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de verschillen die aan de ICAO moeten worden meegedeeld met betrekking tot de volgende amendementen van de bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, die door de ICAO-Raad zijn vastgesteld op de 219e vergadering en zijn bekendgemaakt in:

– ICAO-brief 20/19 bij de vaststelling van amendement 176 van bijlage 1

– ICAO-brief 20/16 bij de vaststelling van amendement 79 van bijlage 3

– ICAO-brief 20/23 bij de vaststelling van amendement 61 van bijlage 4

– ICAO-brief 20/18 bij de vaststelling van amendement 44 van bijlage 6, deel I

– ICAO-brief 20/31 bij de vaststelling van amendement 37 van bijlage 6, deel II

– ICAO-brief 20/32 bij de vaststelling van amendement 23 van bijlage 6, deel III

– ICAO-brief 20/20 bij de vaststelling van amendement 92 van bijlage 10, boekdeel I

– ICAO-brief 20/21 bij de vaststelling van amendement 92 van bijlage 10, boekdeel II

– ICAO-brief 20/39 bij de vaststelling van amendement 52 van bijlage 11

– ICAO-brief 20/35 bij de vaststelling van amendement 15 van bijlage 14, boekdeel I

– ICAO-brief 20/22 bij de vaststelling van amendement 9 van bijlage 14, boekdeel II

– ICAO-brief 20/24 bij de vaststelling van amendement 41 van bijlage 15

– ICAO-brief 20/28 bij de vaststelling van amendement 13 van bijlage 16, boekdeel I

– ICAO-brief 20/29 bij de vaststelling van amendement 10 van bijlage 16, boekdeel II

– ICAO-brief 20/30 bij de vaststelling van amendement 1 van bijlage 16, boekdeel III

- het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 221e vergadering van de ICAO-Raad ten aanzien van de beoogde vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, met betrekking tot het uitstel van de toekomstige vereiste om uitgerust te zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) teneinde onbedoelde gevolgen van de COVID-19-pandemie te voorkomen;

– - het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO de vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, heeft

bekendgemaakt in een brief, waarbij de lidstaten wordt verzocht aan te geven of zij de vastgestelde maatregel zullen afwijzen of naleven, eventueel met bepaalde verschillen.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("het Verdrag van Chicago") heeft tot doel het internationale luchtvervoer te regelen. Het is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzag in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Alle EU-lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Chicago.

2.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties, dat ernaar streeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van het internationale luchtvervoer te bevorderen.

De ICAO-Raad is een permanent orgaan van de ICAO met 36 leden (verdragsluitende staten) die door de Algemene Vergadering van de ICAO zijn verkozen voor een periode van drie jaar. Voor de periode 2019-2022 zijn zeven EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

Tot de verplichte taken van de ICAO-Raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, behoort de vaststelling van internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's), in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

Na de vaststelling van dergelijke maatregelen en vóór ze in werking treden en juridisch bindend worden, moeten de ICAO-staten meedelen dat zij de maatregelen zullen afwijzen of naleven, eventueel met bepaalde verschillen.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die vindt dat het in de praktijk onmogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het nodig acht om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijk en die welke bij de internationale norm is vastgesteld.

2.3. De handelingen die zijn vastgesteld op de 219e vergadering van de ICAO-Raad en hun verhouding tot de bestaande regels van de Unie

De ICAO-Raad heeft op zijn 219e vergadering amendementen van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago vastgesteld, zoals vermeld in punt 1 hierboven. In de ICAO-brieven waarin de verdragsluitende staten worden geïnformeerd over de vaststelling van de amendementen, worden de staten herinnerd aan hun verplichting uit hoofde van artikel 38 van het Verdrag van Chicago om de ICAO eventuele verschillen mee te delen.

Hieronder volgt een overzicht van de verschillende amendementen van de bijlagen, zoals vastgesteld door de ICAO-Raad op zijn 219e vergadering; nadere bijzonderheden worden gegeven in de bijlage bij dit voorstel voor een besluit van de Raad.

2.3.1. Amendement 176 van bijlage 1 betreffende vergunningen van het personeel

Amendement 176 van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago vloeit voort uit aanbevelingen van de taskforce van de ICAO voor op vaardigheden gebaseerde opleiding en beoordeling

(CBTA-TF) en het ICAO-secretariaat; het betreft de aanpassing aan amendement 5 van de procedures voor luchtvaartnavigatiediensten — opleiding (PANS-TRG, doc. 9868)/nieuwe definities, actualiseert de vereisten voor vluchtuitvoeringspersoneel/vluchtdispatchers, voorziet in een amendement van de bepalingen voor powered-lift luchtvaartuigen en stelt de toepassing daarvan uit, en introduceert bepalingen voor luchtverkeersleidingsinstructeurs.

De amendementen hebben gevolgen voor Verordening (EU) nr. 1178/2011[1] met betrekking tot de bemanning van luchtvaartuigen, Verordening (EU) nr. 1321/2014[2] betreffende de permanente luchtwaardigheid en Verordening (EU) nr. 2015/340[3] met betrekking tot luchtverkeersleiders. Inhoudelijk vallen de amendementen onder de EU-wetgeving. Er zijn enkele wijzigingen nodig om de verwoording van de definities aan te passen en om redactionele wijzigingen en een vereiste inzake toezicht door een geschikte luchtverkeersleidingsinstructeur weer te geven. Dat laatste, evenals de omzetting van sommige definities in EU-regels, vereist dat verschillen voor een beperkte periode bij de ICAO worden ingediend. Het is de bedoeling dat de desbetreffende amendementen van de EU-regels in 2020 en 2021 worden doorgevoerd.

2.3.2. Amendement 79 van bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtvaartnavigatie

Ingevolge amendement 79 van ICAO-bijlage 3 moet Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie[4] worden bijgewerkt.

De overgrote meerderheid van de amendementen wordt geacht minimale gevolgen voor de belanghebbenden in de EU te hebben en zal in het algemeen de veiligheid en efficiëntie van vluchtuitvoeringen ten goede komen. In een aantal gevallen zullen software-updates nodig zijn; die worden geacht in verhouding te staan tot de verwachte voordelen en beheersbaar te zijn. Verwacht wordt dat vele amendementen ongewijzigd in de EU-regelgeving zullen zijn opgenomen in het derde kwartaal van 2021, nadat de respectieve procedures door het EASA zijn ingeleid. Totdat die wijzigingen in de regelgeving worden goedgekeurd, moeten veel amendementen als een verschil worden meegedeeld.

2.3.3. Amendement 61 van bijlage 4 betreffende luchtvaartkaarten

In AIS.OR.325 “Luchtvaartkaarten”, onder a), punten 2) en 3), van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie is bepaald dat een verlener van

---

1 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).

2 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).

3 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).

4 Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

luchtvaartinlichtingendiensten (AIS) moet waarborgen dat onder meer de kaart van het luchtvaartterrein/de helihaven en de grondbewegingskaart van het luchtvaartterrein, indien beschikbaar, deel uitmaken van de luchtvaartgids (AIP) of afzonderlijk worden verstrekt aan ontvangers van de AIP. Het regelgevingskader wordt in de loop van 2020 gewijzigd en met dit amendement in overeenstemming gebracht. Bijgevolg mogen er op 4 november 2021 geen verschillen bestaan tussen de regelgeving en/of praktijken van de Unie en de bepalingen van bijlage 4, met inbegrip van alle amendementen tot en met amendement 61.

2.3.4. Amendement 44 van deel I van bijlage 6 betreffende vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen - vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden

Totdat Verordening (EU) nr. 965/2012 is gewijzigd en overeenstemt met amendement 44 van deel I van bijlage 6, moeten verschillen met betrekking tot norm 4.2.8.2 en de definities worden meegedeeld. Let op: de lidstaten hadden reeds een verschil met betrekking tot norm 4.2.8.1.1 moeten meedelen, aangezien Verordening (EU) nr. 965/2012 momenteel alleen operationele kredieten voor head-up-displays (HUD's) en systemen voor zichtverbetering (EVS) toestaat[5].

2.3.4.1. Harmonisatie van de voorwaarden voor vergunningen, aanvaarding en goedkeuringen (AAA)

Volgens dit amendement moet een verschil worden ingediend, hoewel de lidstaten reeds een verschil hadden moeten indienen ten opzichte van de normen en aanbevolen praktijken (SARP's) met betrekking tot vluchtuitvoeringen met langere uitwijktijden (EDTO), aangezien dat begrip nog niet is omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012[6] (in plaats daarvan wordt "gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (ETOPS)" gebruikt)[7].

2.3.4.2. Artikel 83 bis

Volgens de wijziging van de bijlage moet er een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift aan boord zijn van de samenvatting van de overeenkomst die is gesloten op basis van artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago. Bovendien wordt in het nieuwe aanhangsel 10 van bijlage 6, deel I, een standaardformulier voor een samenvatting van de overeenkomst ingevoerd. Dat bevat alle benodigde relevante informatie en biedt exploitanten een formulier voor gebruik tijdens platforminspecties of andere verificatieactiviteiten om misverstanden te voorkomen wanneer een artikel 83 bis-overeenkomst van toepassing is op het geïnspecteerde luchtvaartuig. Voorts moet de samenvatting van de overeenkomst aan de ICAO worden toegezonden als een artikel 83 bis-overeenkomst ter registratie wordt voorgelegd.

Binnen het rechtskader van Verordening (EU) 2018/1139[8] en de bijbehorende uitvoerings- en gedelegeerde handelingen wordt de overdracht van de taken van de staat van registratie tussen

---

5 Naar aanleiding van amendement 38 van bijlage 6, deel I, als aangekondigd in staatsbrief An 11/1.3.27-14/9.

6 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).

7 Naar aanleiding van amendement 38 van bijlage 6, deel I, als aangekondigd in staatsbrief An 11/1.3.27-14/9.

8 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)

EU-lidstaten volgens het EU-regelgevingssysteem uitgevoerd op een wijze die volledig strookt met de doelstellingen van artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago. Dat systeem is van toepassing op alle luchtvaartuigen die zijn opgenomen in het register van een EU-lidstaat en die worden geëxploiteerd door een exploitant die zijn hoofdvestiging heeft in een andere EU-lidstaat die de verantwoordelijkheden van de staat van de exploitant vervult.

Er wordt aangenomen dat de recent goedgekeurde SARP's extra administratieve lasten voor de exploitanten zullen veroorzaken om een (niet-veiligheids-)probleem voor platforminspecteurs op te lossen. Voorts wijzigt de ICAO haar registratieregels om artikel 83 bis-overeenkomsten te kunnen registreren via een interactief internetsysteem. Als een dergelijk systeem wereldwijd toegankelijk is, kan de verplichting om het vereiste document aan boord van een luchtvaartuig te hebben nog meer in vraag worden gesteld.

Er wordt niet verwacht dat Verordening (EU) nr. 965/2012 zal worden gewijzigd zodat aan die specifieke norm wordt voldaan.

Daarom moet een verschil met de nieuwe SARP's van de ICAO worden meegedeeld.

2.3.4.3. Betrouwbare stroombron voor lichtgewicht vluchtrecorders

Vluchtrecorders die bestand zijn tegen botsingen, zoals een vluchtgegevensrecorder (FDR) of cockpitgeluidsrecorder (CVR), moeten worden geïnstalleerd met een elektrische stroombron die maximale bedrijfszekerheid garandeert. Dergelijke bepalingen bestaan niet voor lichtgewicht recorders, zoals cockpitgeluidsopnamesystemen (CARS) of systemen voor de registratie van luchtvaartuiggegevens (ADRS). Voor vliegtuigen met een luchtwaardigheidscertificaat dat voor het eerst na 2016 is afgegeven, is een nieuwe norm ingevoerd (norm 1.6 van bijlage 6, deel I, aanhangsel 8) waardoor lichtgewicht recorders aangesloten moeten zijn op een stroombron die een correcte en betrouwbare registratie in hun operationele omgeving garandeert.

Volgens Verordening (EU) nr. 965/2012 moet een lichtgewicht vluchtrecorder aan boord zijn van bepaalde categorieën lichte vliegtuigen die worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer, als voor het betrokken luchtvaartuig voor het eerst een individueel luchtwaardigheidscertificaat wordt afgegeven op of na 5 september 2022 (zie CAT.IDE.A.191 van bijlage IV (deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012). Als de nieuwe norm 1.6 van bijlage 6, deel I, aanhangsel 8, wordt omgezet in EU-regelgeving, zou hij alleen van toepassing zijn op die categorieën lichte vliegtuigen, tenzij een verdere beoordeling van de omzetting van deze norm in de EU-regels en een uitbreiding van het toepassingsgebied gunstig zouden blijken voor de veiligheid en efficiëntie van vluchtuitvoeringen. Aangezien de nieuwe norm is opgenomen in een aanhangsel bij bijlage 6, deel I, moet bovendien een verklaring van overeenstemming of verschil betreffende het aanhangsel worden opgesteld met betrekking tot de norm die het aan boord hebben van een lichtgewicht vluchtrecorder voorschrijft en naar dat aanhangsel verwijst. Bijgevolg moet een verschil worden meegedeeld.

2.3.4.4. Registratie van datalinkberichten

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).

Norm 6.3.3.1.2 van bijlage 6, deel I, is niet omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012. De lidstaten hadden reeds een verschil met die norm ingediend moeten hebben[9]. Met amendement 44 wordt het verschil gehandhaafd.

2.3.4.5. Locatie van een luchtvaartuig in nood

De bepalingen betreffende de locatie van een vliegtuig in nood zijn omgezet in punt CAT.GEN.MPA.210 van bijlage IV (deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, dat van toepassing is op sommige categorieën vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst wordt afgegeven op of na 1 januari 2023. Het amendement van norm 6.18.1 zal die norm beter afstemmen op punt CAT.GEN.MPA.210, dat van toepassing is op vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst wordt afgegeven op of na 1 januari 2023. Verschillen met norm 6.18.1 moeten echter nog altijd worden ingediend omdat de criteria voor de maximale gecertificeerde startmassa (MCTOM) en de maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) in norm 6.18.1 en CAT.GEN.MPA.210 verschillend zijn.

2.3.5. Amendement 37 van deel II van bijlage 6 betreffende vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen

2.3.5.1. Vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden

Totdat Verordening (EU) nr. 965/2012 is gewijzigd, moeten verschillen met betrekking tot de definities worden meegedeeld. De lidstaten hadden al een verschil met 2.2.2.2.1.1 ingediend moeten hebben, aangezien Verordening (EU) nr. 965/2012 momenteel alleen operationele kredieten voor HUD's en EVS toestaat[10].

De lidstaten hadden reeds een verschil met 2.2.2.2.1 ingediend moeten hebben, aangezien in bijlage VI (deel-NCC) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 de regel gericht is tot de exploitant en niet tot de gezagvoerder; voor slechtzichtvluchten (LVO) is dit de bevoegde autoriteit zoals vastgesteld in bijlage V (deel-SPA) bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

2.3.5.2. Artikel 83 bis

Volgens de wijziging van de bijlage moet er een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift aan boord zijn van de samenvatting van de overeenkomst die is gesloten op basis van artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago. Bovendien wordt in het nieuwe aanhangsel 10 van bijlage 6, deel I, een standaardformulier voor een samenvatting van een overeenkomst ingevoerd. Dat bevat alle benodigde relevante informatie en biedt exploitanten een formulier voor gebruik tijdens platforminspecties of andere verificatieactiviteiten om misverstanden te voorkomen wanneer een artikel 83 bis-overeenkomst van toepassing is op het geïnspecteerde luchtvaartuig. Voorts moet de samenvatting van de overeenkomst aan de ICAO worden toegezonden als een artikel 83 bis-overeenkomst ter registratie wordt voorgelegd.

Krachtens het rechtskader van Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende uitvoerings- en gedelegeerde handelingen, wordt de overdracht van de taken van de staat van registratie tussen EU-lidstaten volgens het EU-regelgevingssysteem uitgevoerd op een wijze die volledig strookt met de doelstellingen van artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago. Dat systeem is van toepassing op alle luchtvaartuigen die zijn opgenomen in het register van een EU-lidstaat en die worden geëxploiteerd door een exploitant die zijn hoofdvestiging heeft in een andere EU-lidstaat die de verantwoordelijkheden van de staat van de exploitant vervult.

[9] Naar aanleiding van amendement 43 van bijlage 6, deel I, als aangekondigd in staatsbrief An 11/1.3.32-18/12.

[10] Zie voetnoot 9.

Er wordt aangenomen dat de nieuwe SARP's extra administratieve lasten voor de exploitanten zullen veroorzaken om een (niet-veiligheids-)probleem voor platforminspecteurs op te lossen.

Voorts wijzigt de ICAO haar registratieregels om artikel 83 bis-overeenkomsten te kunnen registreren via een interactief internetsysteem. Als een dergelijk systeem wereldwijd toegankelijk is, kan de verplichting om het vereiste document aan boord van luchtvaartuigen te hebben nog meer in vraag worden gesteld.

Er wordt niet verwacht dat Verordening (EU) nr. 965/2012 zal worden gewijzigd zodat aan die specifieke norm wordt voldaan.

Bijgevolg moeten verschillen met betrekking tot de nieuwe SARP's van de ICAO worden meegedeeld.

2.3.6. Amendement 23 van deel III van bijlage 6 betreffende vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen

2.3.6.1. Vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden

Totdat Verordening (EU) nr. 965/2012 is gewijzigd, moeten verschillen met betrekking tot norm 2.2.8.2 en definities worden ingediend. De lidstaten hadden al een verschil met 2.2.8.1.1 ingediend moeten hebben, aangezien Verordening (EU) nr. 965/2012 momenteel alleen operationele kredieten voor HUD's en EVS toestaat[11].

2.3.6.2. Artikel 83 bis

Volgens de wijziging van de bijlage moet er een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift aan boord zijn van de samenvatting van de overeenkomst die is gesloten op basis van artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago. Bovendien wordt in het nieuwe aanhangsel 10 van bijlage 6, deel I, een standaardformulier voor een samenvatting van een overeenkomst ingevoerd. Dat bevat alle benodigde relevante informatie en biedt exploitanten een formulier voor gebruik tijdens platforminspecties of andere verificatieactiviteiten om misverstanden te voorkomen wanneer een artikel 83 bis-overeenkomst van toepassing is op het geïnspecteerde luchtvaartuig. Voorts moet de samenvatting van de overeenkomst aan de ICAO worden toegezonden als een artikel 83 bis-overeenkomst ter registratie wordt voorgelegd.

Krachtens het rechtskader van Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende uitvoerings- en gedelegeerde handelingen, wordt de overdracht van de taken van de staat van registratie tussen EU-lidstaten volgens het EU-regelgevingssysteem uitgevoerd op een wijze die volledig strookt met de doelstellingen van artikel 83 bis van het Verdrag van Chicago. Dat systeem is van toepassing op alle luchtvaartuigen die zijn opgenomen in het register van een EU-lidstaat en die worden geëxploiteerd door een exploitant die zijn hoofdvestiging heeft in een andere EU-lidstaat die de verantwoordelijkheden van de staat van de exploitant vervult.

Er wordt aangenomen dat de recent goedgekeurde SARP's extra administratieve lasten voor de exploitanten zullen veroorzaken om een (niet-veiligheids-)probleem voor platforminspecteurs op te lossen.

Voorts wijzigt de ICAO haar registratieregels om artikel 83 bis-overeenkomsten te kunnen registreren via een interactief internetsysteem. Als een dergelijk systeem wereldwijd toegankelijk is, kan de verplichting om het vereiste document aan boord van luchtvaartuigen te hebben nog meer in vraag worden gesteld.

[11] Zie voetnoot 9.

In deze fase wordt niet verwacht dat een wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 zal worden voorgesteld zodat aan die specifieke norm wordt voldaan.

Bijgevolg moeten verschillen met betrekking tot de nieuwe SARP's van de ICAO worden meegedeeld.

2.3.6.3. Vluchtrecorders

Vluchtrecorders die bestand zijn tegen botsingen, zoals een FDR of CVR, moeten worden geïnstalleerd met een elektrische stroombron die maximale bedrijfszekerheid garandeert Dergelijke bepalingen bestaan niet voor lichtgewicht recorders, zoals een CARS of ADRS. Er is een nieuwe norm ingevoerd (norm 1.6 van bijlage 6, deel III, aanhangsel 4) waardoor lichtgewicht recorders moeten zijn aangesloten op een stroombron die een correcte en betrouwbare registratie in hun operationele omgeving garandeert.

Volgens Verordening (EU) nr. 965/2012 moet een lichtgewicht vluchtrecorder aan boord zijn van bepaalde categorieën lichte helikopters die worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer, als voor het betrokken luchtvaartuig voor het eerst een individueel luchtwaardigheidscertificaat wordt afgegeven op of na 5 september 2022 (zie CAT.IDE.H.191 van bijlage IV (deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012). Als norm 1.6 van bijlage 6, deel III, aanhangsel 4, wordt omgezet in EU-regelgeving, zou hij alleen van toepassing zijn op die categorieën lichte helikopters, tenzij een verdere beoordeling van de omzetting van deze norm in de EU-regels en een uitbreiding van het toepassingsgebied gunstig zouden blijken voor de veiligheid en efficiëntie van vluchtuitvoeringen. Aangezien de nieuwe norm is opgenomen in een aanhangsel bij bijlage 6, deel III, moet bovendien een verklaring van overeenstemming of verschil ten aanzien van het aanhangsel worden opgesteld met betrekking tot de norm die het aan boord hebben van een lichtgewicht vluchtrecorder voorschrijft en naar dat aanhangsel verwijst. Volgens norm 4.3.1.1.4 moeten helikopters met een MCTOM van minder dan 3 175 kg een vluchtrecorder aan boord hebben en mag die recorder een ADRS zijn.

Bijlage 6, deel III, bevat geen verplichting om een CARS aan boord te hebben. Bijgevolg moet een verschil met norm 4.3.1.2.4 worden meegedeeld om te specificeren dat, in het geval een ADRS wordt gebruikt, er momenteel geen EU-voorschrift bestaat met betrekking tot de betrouwbaarheid van de stroombron.

2.3.6.4. Registratie van datalinkberichten

De normen 4.3.3.1.2 en 4.7.3.1.1.1 van bijlage 6, deel III, zijn niet omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012. De lidstaten hadden reeds een verschil met die norm ingediend moeten hebben[12]. Met amendement 23 wordt het verschil gehandhaafd.

2.3.7. Amendement 92 van bijlage 10, boekdeel I, betreffende luchtvaarttelecommunicatie

Er wordt verwezen naar ICAO-bijlage 10, boekdeel I, tot en met amendement 89, in CNS.TR.100 van subdeel B van bijlage VIII bij Verordening (EU) 2017/373 "Werkmethoden en vluchtuitvoeringsprocedures voor verleners van communicatie-, navigatie- of surveillancediensten". Die bepaling zal worden gewijzigd om de amendementen tot en met amendement 92, zoals voorgesteld in ICAO-brief 20/20, op te nemen in het eerder genoemde punt CS.TR.100. Voortaan moeten verschillen worden meegedeeld voor bepalingen die gevolgen ondervinden van de amendementen tot en met amendement 92.

[12] Zie voetnoot 9.

2.3.8. Amendement 92 van bijlage 10, boekdeel II, betreffende luchtvaarttelecommunicatie

Dit amendement vloeit voort uit amendement 79 van bijlage 3 (meteorologische diensten voor internationale luchtvaartnavigatie), dat gevolgen heeft voor de vaste luchtvaartradiodienst (AFS).

Er wordt verwezen naar ICAO-bijlage 10, boekdeel II, tot en met amendement 89, in CNS.TR.100 van subdeel B van bijlage VIII bij Verordening (EU) 2017/373 "Werkmethoden en vluchtuitvoeringsprocedures voor verleners van communicatie-, navigatie- of surveillancediensten". Die bepaling zal worden gewijzigd om de amendementen tot en met amendement 92, zoals voorgesteld in ICAO-brief 20/21, op te nemen in het eerder genoemde punt CS.TR.100. Bijgevolg moeten verschillen met betrekking tot de gewijzigde SARP's worden meegedeeld.

2.3.9. Amendement 56 van bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten

Wat betreft de coördinatie van activiteiten die mogelijk gevaar inhouden voor burgerluchtvaartuigen, zoals reeds bepaald in bijlage 11, hoofdstuk 2, punt 2.19.1, is bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469[13] artikel 3 quater ingevoegd in Verordening (EU) 2017/373 tot vaststelling van de overeenkomstige eisen die van toepassing worden vanaf 27 januari 2022. De aanvullende eisen die bij amendement 52 van hoofdstuk 2 met betrekking tot veiligheidsrisicobeoordeling zijn ingevoerd, zullen naar verwachting te gepasten tijde worden behandeld. Verschillen moeten worden meegedeeld totdat de overeenkomstige verordening is vastgesteld.

De recent vastgestelde normen van hoofdstuk 3 van bijlage 11 betreffende de verplichting voor bestuurders van operationele voertuigen om veiligheidsgerelateerde delen van instructies die via spraakcommunicatie worden verzonden terug te melden, worden reeds behandeld in de voorgestelde wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014[14], die naar verwachting eind 2020 zal worden gepubliceerd. Om die verordening in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) nr. 923/2012 (gestandaardiseerde Europese luchtverkeersregels (SERA)), moeten die eisen, evenals de verplichting voor luchtverkeersleiders om naar de terugmelding te luisteren, te gepasten tijde worden behandeld. Punt e) van SERA.8015 "Luchtverkeersleidingsklaringen" van Verordening (EU) nr. 923/2012 bevat de eisen inzake de terugmelding van klaringen en veiligheidsgerelateerde informatie, en betreft voornamelijk de communicatie tussen de cockpitbemanning en de luchtverkeersleider. Als dit SERA-punt wordt gewijzigd, kan het tegen 2023 in overeenstemming worden gebracht met amendement 52 van bijlage 11.

Verschillen moeten worden meegedeeld totdat de overeenkomstige verordening is vastgesteld.

2.3.10. Amendement 15 van bijlage 14, boekdeel I, betreffende luchtvaartterreinen

De amendementen van de bepalingen van de hoofdstukken 3, 5 en 9 zouden een amendement van sommige EASA-certificeringsspecificaties vereisen die wellicht in het derde kwartaal 2021 zullen worden vastgesteld. Tot die vaststelling moeten verschillen met die hoofdstukken

---

13 Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 van de Commissie van 14 februari 2020 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 923/2012, Verordening (EU) nr. 139/2014 en Verordening (EU) 2017/373, voor wat betreft de voorschriften voor luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten, het ontwerp van luchtruimstructuren en de gegevenskwaliteit, en de veiligheid van start- en landingsbanen, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 73/2010 (PB L 104 van 3.4.2020, blz. 1).

14 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).

worden ingediend. Bijgevolg moeten verschillen met betrekking tot de gewijzigde SARP's worden meegedeeld.

2.3.11. Amendement 9 van bijlage 14, boekdeel II, betreffende luchtvaartterreinen

Uit de analyse van de in bijlage 14, boekdeel II, ingevoerde wijzigingen blijkt dat voor de omzetting ervan amendementen nodig zijn die grotendeels verband houden met de certificeringsspecificaties voor het ontwerp van helihavens. Dergelijke toekomstige amendementen zouden betrekking hebben op de wijzigingen in de hoofdstukken 1, 3, 4 en 5 van bijlage 14, boekdeel II. In sommige gevallen wordt het echter niet passend geacht de huidige specificaties (bv. voor verlichtingssystemen voor helihavens) te wijzigen, zoals reeds aangegeven in de aanbeveling bij ICAO-brief A4/1.1.58-18/97.

In andere gevallen zouden de amendementen van de bepalingen van bijlage 14, boekdeel II (in hoofdstuk 2 en 6), de wijziging van het bij Verordening (EG) nr. 139/2014 ingevoerde regelgevingskader zelf noodzakelijk maken.

Derhalve moeten relevante verschillen worden meegedeeld totdat de desbetreffende EU-regelgeving is gewijzigd.

2.3.12. Amendement 41 van bijlage 15 betreffende luchtinlichtingendiensten

De amendementen hebben tot doel om via mededelingen aan luchtvarenden (NOTAM) betere informatie te verstrekken over activiteiten die gevaar inhouden voor de burgerluchtvaart, ook in het specifieke geval van conflictgebieden.

Bijlage VI (deel-AIS) van Verordening (EU) 2017/373, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/469, bevat de recentste bepalingen van ICAO-bijlage 15, SARP's en procedures voor luchtvaartnavigatiediensten — Luchtvaartinformatiebeheer (PANS-AIM). Verschillen moeten echter worden meegedeeld omdat de door de ICAO vastgestelde amendementen nog niet zijn opgenomen in bijlage VI (deel-AIS) bij Verordening (EU) 2017/373.

2.3.13. Amendement 13 van bijlage 16, boekdeel I, betreffende milieubescherming

Het toepasselijke amendement van bijlage 16 is opgenomen in artikel 9, lid 2, eerste alinea, van Verordening (EU) 2018/1139 en treedt in werking op 1 april 2022.

Volgens ICAO-brief 20/28 wordt amendement 13 van bijlage 16, boekdeel I, echter van toepassing op 1 januari 2021.

Tot en met 31 maart 2022 bestaat er een verschil tussen de regelgeving en/of praktijken van de EU en de bepalingen van bijlage 16, boekdeel I, met inbegrip van alle amendementen tot en met amendement 13. Een verschil dat bestaat tot en met 31 maart 2022, moet derhalve worden meegedeeld.

2.3.14. Amendement 10 van bijlage 16, boekdeel II, betreffende milieubescherming

Het toepasselijke amendement van bijlage 16, boekdeel II, is opgenomen in artikel 9, lid 2, eerste alinea, van Verordening (EU) 2018/1139.

Volgens ICAO-brief 20/29 wordt amendement 10 van bijlage 16, boekdeel II, van toepassing op 1 januari 2021. Het desbetreffende amendement is gepland via de respectieve EASA-procedure. Tot en met 31 maart 2022 bestaat er echter een verschil tussen de regelgeving en/of praktijken van de EU en de bepalingen van bijlage 16, boekdeel II, met inbegrip van alle amendementen tot en met amendement 10. Bijgevolg moet een verschil worden meegedeeld.

2.3.15. Amendement 1 van bijlage 16, boekdeel III, betreffende milieubescherming

Volgens ICAO-brief 20/30 wordt amendement 1 van bijlage 16, boekdeel III, van toepassing op 1 januari 2021. Het overeenkomstige amendement van bijlage 16, boekdeel III, is opgenomen in artikel 9, lid 2, eerste alinea, van Verordening (EU) 2018/1139.

Tot en met 1 april 2022 bestaat er echter een verschil tussen de regelgeving en/of praktijken van de EU en de bepalingen van bijlage 16, boekdeel III, met inbegrip van alle amendementen tot en met amendement 13.

2.4. De geplande vaststelling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, met betrekking tot het uitstel van de toekomstige vereiste om uitgerust te zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) teneinde onbedoelde gevolgen van de COVID-19-pandemie te voorkomen

De amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, met betrekking tot het uitstel van de toekomstige vereiste om uitgerust te zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) teneinde onbedoelde gevolgen van de COVID-19-pandemie te voorkomen, zullen ter goedkeuring worden voorgelegd op de 221e vergadering van de ICAO-Raad.

Het doel van die amendementen van bijlage 6 — *Exploitatie van luchtvaartuigen*, *Deel I — Internationaal commercieel luchtvervoer — Vliegtuigen* en *Deel II — Internationale general aviation — Vliegtuigen* bij het Verdrag van Chicago is de nieuwe verplichting om opnames te maken met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) uit te stellen tot 1 januari 2022, als de beoogde amendementen juridisch bindend worden voor de partijen bij het Verdrag van Chicago.

De datum voor het verplicht uitgerust zijn met een dergelijke CVR was vastgesteld op 1 januari 2021. De COVID-19-pandemie werd begin 2020 afgekondigd en heeft sindsdien aanzienlijke verstoringen veroorzaakt in de productie van luchtvaartuigen en de toeleveringsketens van fabrikanten.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Mee te delen verschillen

Op de 219e zitting van de ICAO-Raad, van 2 tot en met 20 maart 2020, is een aantal amendementen van diverse bijlagen bij het Verdrag van Chicago op het gebied van veiligheid, milieu en luchtvaartnavigatie vastgesteld.

Voor elke ICAO-bijlage verwijst de bijlage bij dit voorstel voor een besluit van de Raad naar de desbetreffende wetgeving van de Unie. Alle genoemde amendementen vallen onder het recht van de Unie en derhalve onder de exclusieve externe bevoegdheid van de Unie. Bovendien geeft de bijlage bij dit voorstel voor een besluit van de Raad in detail de verschillen weer die aan de ICAO moeten worden meegedeeld. In de onderstaande lijst wordt per bijlage aangegeven of het nodig is de verschillen aan de ICAO mee te delen:

– ICAO-brief 20/19 bij de vaststelling van amendement 176 van bijlage 1 — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/16 bij de vaststelling van amendement 79 van bijlage 3 — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/18 bij de vaststelling van amendement 44 van bijlage 6, deel I — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/31 bij de vaststelling van amendement 37 van bijlage 6, deel II — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/32 bij de vaststelling van amendement 23 van bijlage 6, deel III — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/20 bij de vaststelling van amendement 92 van bijlage 10, boekdeel I — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/21 bij de vaststelling van amendement 92 van bijlage 10, boekdeel II — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/39 bij de vaststelling van amendement 52 van bijlage 11 — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/35 bij de vaststelling van amendement 15 van bijlage 14, boekdeel I — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/22 bij de vaststelling van amendement 9 van bijlage 14, boekdeel II — verschillen moeten worden meegedeeld

– ICAO-brief 20/24 bij de vaststelling van amendement 41 van bijlage 15 — verschillen moeten worden meegedeeld

In dit verband, gezien de desbetreffende wetgeving van de Unie, is het namens de Unie in te nemen standpunt dat de verschillen moeten worden meegedeeld overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, zoals uiteengezet in de bijlage bij dit voorstel voor een besluit van de Raad.

3.2. Amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II

De belangrijkste wijziging die met het voorstel voor de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, in de bestaande Unieregels wordt aangebracht, is dat de toepassingsdatum van de nieuwe regel voor het uitgerust zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder, die oorspronkelijk was vastgesteld op 1 januari 2021, wordt uitgesteld tot 1 januari 2022.

Als gevolg van de COVID-pandemie is de toepassing van de nieuwe regel voor het uitgerust zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder, die oorspronkelijk was vastgesteld op 1 januari 2021, ook op het niveau van de Unie onrealistisch. De Commissie is doende het uitstel van die datum op het niveau van de Unie vast te stellen door middel van wijzigingen van de desbetreffende verordening van de Commissie[15]. Derhalve moet het door de ICAO voorgestelde uitstel worden gesteund. Zodra de ICAO de vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, bekendmaakt in een brief, waarbij de lidstaten wordt verzocht aan te geven of zij de vastgestelde maatregel zullen afwijzen of naleven, eventueel met bepaalde verschillen, is het namens de Unie in te nemen standpunt dat kennisgeving moet worden gedaan van de naleving.

---

15 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). Zie Air Operations Rule, CAT.IDE.A.185, onder c), punt 1), en NCC.IDE.A.160, onder b), punt 1).

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst[16].

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"[17].

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De ICAO-Raad is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("Verdrag van Chicago").

Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken vast, in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Dat zijn handelingen met rechtsgevolgen. Bepaalde juridische gevolgen van die handelingen kunnen afhangen van de indiening van kennisgevingen van verschillen, en van de voorwaarden voor die kennisgevingen. De vaststelling van een standpunt van de Unie ten aanzien van dergelijke kennisgevingen valt derhalve binnen de werkingssfeer van artikel 218, lid 9, VWEU.

Verschillen die moeten worden meegedeeld als antwoord op de hierboven genoemde ICAO-brieven hebben een effect op de rechtsgevolgen van de normen van het Verdrag van Chicago.

Die rechtsgevolgen vallen binnen een gebied dat grotendeels wordt bestreken door regels van de Unie, namelijk Verordening (EU) 2018/1139, Verordening (EU) 2017/373, Verordening (EU) nr. 965/2012, Verordening (EU) 2020/469 en Verordening (EU) nr. 139/2014. Dat houdt in dat de Unie overeenkomstig artikel 3, lid 2, VWEU in deze kwestie exclusieve externe bevoegdheid heeft.

De vastgestelde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de

[16] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

[17] Arrest van het Hof van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de vastgestelde handeling hebben betrekking op het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit van de Raad is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

2020/0290 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ten aanzien van de kennisgeving van verschillen met de bijlagen 1, 3 en 4, bijlage 6, delen I, II en III, bijlage 10, boekdelen I en II, bijlage 11, bijlage 14, boekdelen I en II, bijlage 15 en bijlage 16, boekdelen I, II en III, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, en in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ten aanzien van de vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, bij dat verdrag wat betreft het uitstel van de toekomstige vereiste om uitgerust te zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) teneinde onbedoelde gevolgen van de COVID-19-pandemie te voorkomen

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 (“het Verdrag van Chicago”), waarbij het internationale luchtvervoer wordt geregeld, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht.

(2) De lidstaten zijn overeenkomstsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO. Zeven lidstaten zijn vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

(3) Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (“SARP’s”) vaststellen.

(4) Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die vindt dat het in de praktijk onmogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het nodig acht om regels of praktijken 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 praktijk en die welke bij de internationale norm is vastgesteld.

(5) De ICAO-Raad heeft op zijn 219e vergadering, van 2 tot en met 20 maart 2020, amendementen vastgesteld van de bijlagen 1, 3, 4, 6 (delen I, II en III), 10 (boekdelen I en II), 11, 14 (boekdelen I en II), 15 en 16 (boekdelen I, II en III) bij het Verdrag van Chicago op het gebied van veiligheid, milieu en luchtvaartnavigatie. In de overeenkomstige ICAO-brieven waarin de verdragsluitende staten worden geïnformeerd over de vaststelling van de amendementen, worden de staten herinnerd

aan hun verplichting uit hoofde van artikel 38 van het Verdrag van Chicago om eventuele verschillen aan de ICAO mee te delen.

(6) Alle door de ICAO-Raad vastgestelde amendementen vallen onder het recht van de Unie en derhalve onder de exclusieve externe bevoegdheid van de Unie. De nieuwe SARP's kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad[18].

(7) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie[19], Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie[20], Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 van de Commissie[21] en Verordening (EU° nr. 139/2014 van de Commissie[22].

(8) Verscheidene amendementen van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago maken reeds deel uit van de wetgeving voor de hele Unie, terwijl andere amendementen momenteel in de regelgeving van de Unie worden opgenomen.

(9) Voor elke gewijzigde bijlage bij het Verdrag van Chicago wordt in de bijlage bij dit besluit verwezen naar de desbetreffende wetgeving van de Unie. Bovendien geeft de bijlage bij dit besluit in detail de verschillen weer die aan de ICAO moeten worden meegedeeld.

(10) Het is derhalve passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen als antwoord op de ICAO-brieven, namelijk de kennisgeving van de afwijzing of naleving, eventueel met verschillen, van SARP's die op de 219e vergadering van de ICAO-Raad zijn vastgesteld met betrekking tot de bijlagen 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 en 16 bij het Verdrag van Chicago.

(11) De wereldwijde COVID-19-pandemie heeft negatieve gevolgen voor exploitanten en fabrikanten van luchtvaartuigen en toeleveranciers van fabrikanten van apparatuur, en heeft de ontwikkeling van nieuwe systemen vertraagd. Exploitanten van luchtvaartuigen annuleren de levering van luchtvaartuigen, of stellen die uit waardoor de levering van luchtvaartuigen die bestemd zijn voor 2020 wordt uitgesteld tot 2021. Een nieuw gebouwd luchtvaartuig dat is geconfigureerd voor 2020 en waarvan de

---

18 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).

19 Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

20 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).

21 Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 van de Commissie van 14 februari 2020 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 923/2012, Verordening (EU) nr. 139/2014 en Verordening (EU) 2017/373, voor wat betreft de voorschriften voor luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten, het ontwerp van luchtruimstructuren en de gegevenskwaliteit, en de veiligheid van start- en landingsbanen, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 73/2010 (PB L 104 van 3.4.2020, blz. 1).

22 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).

levering is uitgesteld tot 2021, moet worden geherconfigureerd overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn na 1 januari 2021. Exploitanten en fabrikanten van luchtvaartuigen worden met extra financiële lasten geconfronteerd als die luchtvaartuigen moeten worden aangepast. Daarom is de Commissie doende het uitstel van die datum op het niveau van de Unie vast te stellen door middel van wijzigingen van Verordening (EU) nr. 965/2012. De cockpitgeluidsrecorder ("CVR") wordt gebruikt voor onderzoek naar ongevallen en incidenten. Als de verlenging van de opnameduur van de cockpitgeluidsrecorder van twee uur tot vijfentwintig uur wordt uitgesteld, brengt dat geen significant veiligheidsrisico met zich mee, maar wordt het veiligheidsvoordeel van een langere cockpitgeluidsopname in overeenstemming gebracht met de huidige realiteit van de luchtvaartsector. De Unie is een groot voorstander van de inspanningen van de ICAO om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Gezien de ongekende situatie als gevolg van de COVID-19-pandemie en het ontbreken van een significant veiligheidsrisico, moet de Unie die amendementen derhalve steunen.

(12) Het standpunt van de Unie op de 221e vergadering van de ICAO-Raad ten aanzien van de geplande amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, is dat die amendementen moeten worden gesteund; dat standpunt moet tot uitdrukking worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad en die gezamenlijk optreden namens de Unie.

(13) Het standpunt van de Unie na de vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, door de ICAO-raad, die door de secretaris-generaal van de ICAO zal worden aangekondigd via een brief aan de ICAO-staten, is dat kennisgeving moet worden gedaan van de naleving die amendementen 91; dat standpunt moet door alle lidstaten van de Unie tot uitdrukking worden gebracht,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het namens de Unie in te nemen standpunt als antwoord op:

– ICAO-brief 20/19 bij de vaststelling van amendement 176 van bijlage 1,

– ICAO-brief 20/16 bij de vaststelling van amendement 79 van bijlage 3,

– ICAO-brief 20/23 bij de vaststelling van amendement 61 van bijlage 4,

– ICAO-brief 20/18 bij de vaststelling van amendement 44 van bijlage 6, deel I,

– ICAO-brief 20/31 bij de vaststelling van amendement 37 van bijlage 6, deel II,

– ICAO-brief 20/32 bij de vaststelling van amendement 23 van bijlage 6, deel III,

– ICAO-brief 20/20 bij de vaststelling van Amendement 92 van bijlage 10, boekdeel I,

– ICAO-brief 20/21 bij de vaststelling van amendement 92 van bijlage 10, boekdeel II,

– ICAO-brief 20/39 bij de vaststelling van amendement 52 van bijlage 11,

– ICAO-brief 20/35 bij de vaststelling van Amendement 15 van bijlage 14, boekdeel I,

– ICAO-brief 20/22 bij de vaststelling van amendement 9 van bijlage 14, boekdeel II,

– ICAO-brief 20/24 bij de vaststelling van amendement 41 van bijlage 15,

– ICAO-brief 20/28 bij de vaststelling van Amendement 13 van bijlage 16, boekdeel I,

– ICAO-brief 20/29 bij de vaststelling van amendement 10 van bijlage 16, boekdeel II,

– ICAO-brief 20/30 bij de vaststelling van amendement 1 van bijlage 16, boekdeel III,

uitgegeven door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), is beschreven in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

(1) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 221e vergadering van de ICAO-Raad, is dat de voorgestelde amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("Verdrag van Chicago") in hun geheel worden gesteund.

(2) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO-Raad de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, bij het Verdrag van Chicago heeft vastgesteld, is dat kennisgeving moet worden gedaan van de naleving van de vastgestelde maatregel als antwoord op de desbetreffende ICAO-brief.

Artikel 3

(1) De in artikel 1 en artikel 2, lid 2, bedoelde standpunten worden tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten van de Unie.

(2) Het in artikel 2, lid 1, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad en gezamenlijk optreden.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter