BESCHLUSS (EU) 2022/322 DES RATES

vom 18. Februar 2022

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die Annahme der Änderungen zu den Anhängen 1, 6 bis 10, 14 und 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt 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 „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.

(2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Im Rat des ICAO (im Folgenden „ICAO-Rat“) sind derzeit sieben Mitgliedstaaten vertreten.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen (standards and recommended practices, im Folgenden „SARP“) erlassen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.

(4) Auf seiner 225. Tagung soll der ICAO-Rat die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 29 zu Anhang 9, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I und die Änderung 18 zu Anhang 17 des Abkommens von Chicago wie in Rundschreiben AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 (Vertraulich), und EC 6/3 – 21/67 dargelegt, annehmen.

(5) Der Hauptzweck der Änderung 178 von Anhang 1 des Abkommens von Chicago besteht darin, die Einführung eines elektronischen Personallizenzsystems zur Effizienzsteigerung zu ermöglichen.

(6) Der Hauptzweck der Änderungen 47, 40 bzw. 24 von Anhang 6 Teile I, II bzw. III des Abkommens von Chicago besteht darin, den Rechtsrahmen für die Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit von Flugschreibern zu stärken, die Bestimmungen für EDTO und Schwimmwesten für Säuglinge klarzustellen, für bestimmte Flugzeuge Bodenannäherungswarngeräte (GPWS) vorzuschreiben, eine neue Richtlinie einzuführen, nach der Flugzeuge unter bestimmten Bedingungen mit Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsystemen ausgestattet sein müssen, im Zusammenhang mit leistungsbasierten Betriebsminima (PBOAM) operationelle Anrechnungen zu gewähren, sicherzustellen, dass an dem für den Flugbetrieb vorgesehenen Flugplatz angemessene Einrichtungen für die Rettung und Feuerbekämpfung vorhanden sind, die Bestimmungen für Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten für den Langstrecken-Hubschrauberbetrieb zu aktualisieren, und Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit Hubschraubern hinzuzufügen und die entsprechenden Schulungsvorschriften zu aktualisieren.

(7) Der Hauptzweck der Änderung 7 von Anhang 7 des Abkommens von Chicago besteht darin, die Übertragung eines Luftfahrzeugs zwischen Staaten zu erleichtern, indem das Muster für den Eintragungsschein geändert und ein Muster für die Streichung eines Luftfahrzeugs aus dem Register eingeführt wird.

(8) Der Hauptzweck der Änderung 109 von Anhang 8 des Abkommens von Chicago besteht darin, die Verständlichkeit zu verbessern und sicherzustellen, dass Staaten, die Änderungen und Reparaturen genehmigen, ein klares Verständnis ihrer Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit haben müssen, sowie klarzustellen, welche Auslegungsmöglichkeiten für die Brandunterdrückung in Frachträumen von Großflugzeugen, Hubschraubern und Kleinflugzeugen bestehen.

(9) Der Hauptzweck der Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens von Chicago besteht darin, die Vorsorge der Staaten mit Blick auf künftige Pandemien zu verbessern, indem aus der COVID-19-Pandemie Lehren gezogen und geeignete Minderungsmaßnahmen im Falle künftiger Pandemien festgelegt werden. Die Änderung 29 befasst sich ferner mit der Bekämpfung des Menschenhandels durch SARP. Darüber hinaus enthält diese Änderung geringfügige, aber nützliche Änderungen der Bestimmungen des Anhangs 9 des Abkommens von Chicago in Bezug auf Rückholflüge und die Beförderung von Fluggästen mit Behinderungen im Luftverkehr sowie eine Änderung der Vermerke im Abschnitt über Fluggastdatensätze hinsichtlich des Begriffs „push".

(10) Der Hauptzweck der Änderung 91 von Anhang 10 Band IV des Abkommens von Chicago besteht darin, das bordseitige Kollisionswarnsystem (im Folgenden „ACAS") X einzuführen und das Auftreten falscher ACAS-Warnmeldungen zu verringern.

(11) Der Hauptzweck der Änderung 17 von Anhang 14 Band I des Abkommens von Chicago besteht darin, die allgemeine Luftfahrt von den Bestimmungen zur Rettung und Feuerbekämpfung auszunehmen.

(12) Der Hauptzweck der Änderung 18 zu Anhang 17 des Abkommens von Chicago ist die Aufnahme neuer SARP bzw. die Änderung bereits vorhandener SARP in Bezug auf die Sicherheitskultur, die Sicherheitsprogramme für Luftfahrzeugbetreiber, Methoden zur Erkennung von Sprengstoffen im aufgegebenen Gepäck sowie nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(13) Es ist zweckmäßig, den im ICAO-Rat im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung 178 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, Änderung 7 zu Anhang 7, Änderung 109 zu Anhang 8, Änderung 29 zu Anhang 9, Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, Änderung 17 zu Anhang 14 Band I und Änderung 18 zu Anhang 17 des Abkommens von Chicago den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich beeinflussen können, insbesondere die Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 ([1]), (EU) Nr. 1332/2011 ([2]), (EU) Nr. 965/2012 ([3]), (EU) Nr. 139/2014 ([4]), (EU) 2015/640 ([5]) der Kommission, die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission ([6]) und die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]).

(14) Der Standpunkt der Union auf der 225. Tagung des ICAO-Rates oder einer späteren Tagung in Bezug auf die Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 29 zu Anhang 9, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I und der Änderung 18 zu Anhang 17 sollte darin bestehen, diese Änderungen insgesamt zu unterstützen. Dieser Standpunkt sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind, gemeinsam im Namen der Union zum Ausdruck gebracht werden.

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

([3]) 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).

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

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

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1).

([7]) 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).

(15) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, sobald die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 29 zu Anhang 9, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I und die Änderung 18 zu Anhang 17 des Abkommens von Chicago vom ICAO-Rat angenommen und vom Generalsekretariat in entsprechenden ICAO-Rundschreiben verkündet wurden, sollte darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung zu notifizieren, sofern diese Änderungen ohne wesentliche Abänderung angenommen wurden. Für den Fall, dass das Unionsrecht nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn der neu angenommenen SARP von diesen abweicht, sollte ferner das Verfahren für die Notifizierung von Abweichungen an die ICAO festgelegt werden. In Bezug auf die Abweichungen von den Normen in den Anhängen 1, 6, 8 und 14 des Abkommens von Chicago, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, gilt der Beschluss (EU) 2021/1092 des Rates ([8]). Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union zum Ausdruck gebracht werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 225. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einer späteren Tagung zu vertreten ist, besteht darin, die Vorschläge für die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 29 zu Anhang 9, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I und die Änderung 18 zu Anhang 17 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt insgesamt zu unterstützen.

(2) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, sofern die Änderungen in Absatz 1 vom ICAO-Rat ohne wesentliche Abänderung angenommen werden, besteht darin, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung jeder angenommenen Änderung als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben zu notifizieren.

Weicht das Unionsrecht von den durch die ICAO geänderten Normen in den Anhängen des Abkommens von Chicago, soweit diese Normen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, nach deren Geltungsbeginn ab, und ist somit eine Notifizierung der Abweichungen von diesen Anhängen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago erforderlich, so übermittelt die Kommission dem Rat — rechtzeitig, mindestens aber zwei Monate vor einer von der ICAO für die Notifizierung von Abweichungen gesetzten Frist — ein vorbereitendes Dokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem die einzelnen Abweichungen, die der ICAO von den Mitgliedstaaten im Namen der Union zu notifizieren sind, erläutert werden.

Weicht das Unionsrecht von den durch die ICAO geänderten Normen in den Anhängen 1, 6, 8 und 14 des Abkommens von Chicago, soweit diese Normen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, nach deren Geltungsbeginn ab, und ist somit eine Notifizierung der Abweichungen von diesen Anhängen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago erforderlich, so wird, unbeschadet von Unterabsatz 2 dieses Absatzes, der im Namen der Union in der ICAO zu vertretende Standpunkt zur Notifizierung dieser Abweichungen auf der Grundlage des Beschlusses (EU) 2021/1092 des Rates festgelegt.

Artikel 2

Der in Artikel 1 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind, gemeinsam zum Ausdruck gebracht.

Der in Artikel 1 Absatz 2 genannte Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten der Union zum Ausdruck gebracht.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

([8]) Beschluss (EU) 2021/1092 des Rates vom 11. Juni 2021 zur Festlegung der Kriterien und des Verfahrens für die Notifizierung von Abweichungen von den internationalen Normen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Bereich der Flugsicherheit angenommen wurden (ABl. L 236 vom 5.7.2021, S. 51).

Geschehen zu Brüssel am 18. Februar 2022.

Im Namen des Rates
Der Präsident
J.-Y. LE DRIAN