BESLUIT (EU) 2022/322 VAN DE RAAD

van 18 februari 2022

over het namens de Europese Unie in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in te nemen standpunt ten aanzien van de vaststelling van amendementen van de bijlagen 1, 6 tot en met 10, 14 en 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

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 (International Civil Aviation Council — ICAO) opgericht.

(2) De lidstaten van de Unie zijn verdragsluitende 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. Momenteel zijn zeven lidstaten vertegenwoordigd in de Raad van de ICAO (de "ICAO-raad").

(3) Op grond van artikel 54 van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken (standards and recommended practices — SARP's) vast en wijst deze aan als bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

(4) Tijdens zijn 225e zitting moet de ICAO-raad amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 29 van bijlage 9, amendement 91 van bijlage 10, vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, vol. I, en amendement 18 van bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago vaststellen, zoals vastgelegd in staatsbrieven 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 Confidential, en EC 6/3 — 21/67.

(5) Het belangrijkste doel van amendement 178 van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago is de invoering van een elektronisch systeem voor personeelsvergunningen mogelijk te maken, om de efficiëntie te verbeteren.

(6) Het belangrijkste doel van amendementen 47, 40 en 24 van respectievelijk delen I, II en III van bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago is het rechtskader voor de blijvende goede werking van vluchtrecorders te versterken; de bepalingen met betrekking tot vluchtuitvoeringen met langere uitwijktijden (extended division time operations — EDTO) en reddingsvesten voor jonge kinderen te verduidelijken; grondnaderingswaarschuwingssystemen (ground proximity warning systems — GPWS) verplicht te stellen in bepaalde vliegtuigen; een nieuwe norm toe te voegen om vliegtuigen onder bepaalde omstandigheden uit te rusten met systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor doorschieten op de start- of landingsbaan (runway overrun awareness and alerting systems — ROAAS); operationele credits te verlenen in het kader van prestatiegerelateerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen (performance-based aerodrome operating minima — PBAOM); te garanderen dat er passende faciliteiten en diensten voor redding en brandbestrijding (rescue and firefihting — RFF) beschikbaar zijn op het beoogde luchtvaartterrein; de bepalingen met betrekking tot offshore-uitwijkmogelijkheden voor langeafstandshelikoptervluchten te actualiseren, en bepalingen toe te voegen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen in helikopters en de desbetreffende opleidingsvoorschriften te actualiseren.

(7) Het voornaamste doel van amendement 7 van bijlage 7 bij het Verdrag van Chicago is de overdracht van een luchtvaartuig van een staat naar een andere te vergemakkelijken door een aanpassing van het model voor het registratiecertificaat en door de invoering van een model voor het deregistratiecertificaat.

(8) Het belangrijkste doel van amendement 109 van bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago is meer duidelijkheid te scheppen en ervoor te zorgen dat staten die wijzigingen en reparaties goedkeuren een duidelijk beeld hebben van hun verantwoordelijkheid voor blijvende luchtwaardigheid, en de ontwerpcapaciteit voor brandbestrijding in het vrachtcompartiment van grote vliegtuigen, helikopters en kleine vliegtuigen te verduidelijken.

(9) Het voornaamste doel van amendement 29 van bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago is staten beter voor te bereiden op toekomstige pandemieën door lering te trekken uit de COVID-19-pandemie en passende maatregelen voor toekomstige pandemieën te bepalen. Amendement 29 voorziet ook in normen ter bestrijding van mensenhandel door middel van SARP's. Voorts bevat het kleine maar nuttige wijzigingen van de bepalingen van bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago inzake repatriëringsvluchten en luchtvervoer van passagiers met een handicap, en een amendement van een nota in het gedeelte over persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) betreffende de term "push".

(10) Het belangrijkste doel van amendement 91 van vol. IV van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago is het systeem voor het vermijden van botsingen in de lucht (airborne collision avoidance system — ACAS) X te introduceren en valse ACAS-waarschuwingen te beperken.

(11) Het belangrijkste doel van amendement 17 van vol. I van bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago is de algemene luchtvaart uit te sluiten van de voorschriften betreffende redding en brandbestrijding (RFF).

(12) Het belangrijkste doel van amendement 18 van bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago is nieuwe SARP's in te voeren en bestaande SARP's te wijzigen met betrekking tot de beveiligingscultuur, beveiligingsprogramma's van luchtvaartuigexploitanten, methoden om explosieven in ruimbagage op te sporen, en nationale kwaliteitscontroleprogramma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

(13) Het is wenselijk het standpunt vast te stellen dat namens de Unie in de ICAO-raad moet worden ingenomen, aangezien amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 29 van bijlage 9, amendement 91 van bijlage 10, vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, vol. I, en amendement 18 van bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de Uniewetgeving, namelijk Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 ([1]), Verordening (EU) nr. 1332/2011 ([2]), Verordening (EU) nr. 965/2012 ([3]), Verordening (EU) nr. 139/2014 ([4]), Verordening (EU) 2015/640 ([5]) van de Commissie, Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie ([6]) en Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad ([7]).

(14) Het standpunt van de Unie tijdens de 225e zitting van de ICAO-raad of een daaropvolgende zitting met betrekking tot de vaststelling van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 29 van bijlage 9, amendement 91 van bijlage 10, vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, vol. I, en amendement 18 van bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago, bestaat erin die amendementen in hun geheel te steunen. Dat standpunt moet namens de Unie tot uiting worden gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad.

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

([3]) 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).

([4]) 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).

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

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1).

([7]) 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).

(15) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen na de door de secretaris-generaal van de ICAO door middel van een staatsbrief aan te kondigen vaststelling door de ICAO-raad van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 29 van bijlage 9, amendement 91 van bijlage 10, vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, vol. I, en amendement 18 van bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago, bestaat erin dat geen afkeuring kenbaar moet worden gemaakt en dat kennisgeving moet worden gedaan van naleving, voor zover deze amendementen worden aangenomen zonder ingrijpende wijzigingen. Het is ook goed om vast te stellen welke procedure moet worden gevolgd om aan de ICAO kennis te geven van eventuele verschillen tussen de vigerende Uniewetgeving en de nieuwe SARP's na de beoogde toepassingsdatum ervan. Op verschillen ten opzichte van de normen in de bijlagen 1, 6, 8 en 14 bij het Verdrag van Chicago die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen, is Besluit (EU) 2021/1092 van de Raad ([8]) van toepassing. Dat standpunt moet door alle lidstaten van de Unie worden ingenomen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Het standpunt dat namens de Unie in de 225e zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de "ICAO-raad") of in daaropvolgende zittingen moet worden ingenomen, bestaat erin amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 29 van bijlage 9, amendement 91 van bijlage 10, vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, vol. I, en amendement 18 van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago") in hun geheel te steunen.

2. Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, bestaat erin in antwoord op de desbetreffende staatsbrief geen afkeuring kenbaar te maken en kennisgeving te doen van de naleving van elk aangenomen maatregel, mits de ICAO-raad het in lid 1 vermelde amendementen zonder ingrijpende wijzigingen aanneemt.

Indien de Uniewetgeving afwijkt van de normen van de in lid 1 bedoelde bijlagen bij het Verdrag in Chicago, zoals gewijzigd door de ICAO, nadat deze van toepassing zijn geworden en kennisgeving van deze verschillen bijgevolg vereist is volgens artikel 38 van het Verdrag van Chicago, dient de Commissie tijdig en minstens twee maanden vóór de door de ICAO vastgestelde uiterste datum voor de kennisgeving van verschillen, bij de Raad ter bespreking en goedkeuring een voorbereidend document in met een gedetailleerde opgave van de verschillen waarvan de lidstaten namens de Unie kennis moeten geven aan de ICAO.

Niettegenstaande de tweede alinea van dit lid, indien de Uniewetgeving afwijkt van de normen in de bijlagen 1, 6, 8 en 14 bij het Verdrag van Chicago, zoals gewijzigd door de ICAO, nadat deze normen van toepassing zijn geworden en kennisgeving van deze verschillen bijgevolg vereist is volgens artikel 38 van het Verdrag van Chicago, wordt, voor zover deze normen onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen, het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO met betrekking tot de kennisgeving van dergelijke verschillen vastgesteld op basis van Besluit (EU) 2021/1092.

Artikel 2

Het in artikel 1, lid 1, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad.

Het in artikel 1, lid 2, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten van de Unie.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de datum waarop het wordt vastgesteld.

([8]) Besluit (EU) 2021/1092 van de Raad van 11 juni 2021 tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de kennisgeving van verschillen met betrekking tot de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde internationale normen op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart (PB L 236 van 5.7.2021, blz. 51)

Gedaan te Brussel, 18 februari 2022.

Voor de Raad
De voorzitter
J.-Y. LE DRIAN