BESCHLÜSSE

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

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 über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde und die internationale Luftfahrt regelt (im Folgenden „Abkommen von Chicago"), ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO") gegründet.

(2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago und ICAO-Vertragsstaaten, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Normen (im Folgenden „Normen") und empfohlene Praktiken für die Luftfahrt annehmen und diese zu Anhängen zu dem Abkommen von Chicago (im Folgenden „ICAO-Anhänge") bestimmen, insbesondere wenn sie die Sicherheit der Zivilluftfahrt betreffen.

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

(5) Sobald die Normen angenommen und in Kraft getreten sind, sind sie für alle ICAO-Vertragsstaaten, einschließlich aller Mitgliedstaaten der Union, gemäß dem Abkommen von Chicago und innerhalb der in diesem Abkommen festgelegten Grenzen verbindlich.

(6) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago hat ein ICAO-Vertragsstaat, der es für undurchführbar hält, eine dieser Normen in jeder Hinsicht zu befolgen oder seine eigenen Vorschriften oder Praktiken mit einer Richtlinie nach deren Abänderung in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für notwendig erachtet, Vorschriften und Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Hinsicht von denjenigen abweichen, die durch eine Richtlinie festgelegt sind, der ICAO unverzüglich die Abweichungen seiner eigenen Vorschriften oder Praktiken von den durch die internationale Richtlinie festgelegten zu notifizieren. Bei Änderungen von Normen hat ein Staat, der die entsprechenden Änderungen seiner eigenen Vorschriften und Praktiken nicht vornimmt, den ICAO-Rat innerhalb von sechzig Tagen nach Annahme der Änderung der Richtlinie davon zu benachrichtigen oder die Maßnahmen anzuzeigen, die er zu treffen beabsichtigt.

(7) Durch die internen Vorschriften der ICAO, insbesondere die von der ICAO für ICAO-Vertragsstaaten festgelegten Fristen für die Notifizierung von Abweichungen von den Normen sowie die Anzahl der alljährlich zu notifizierenden Abweichungen im Bereich der Flugsicherheit gestaltet es sich schwierig, den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt für jede zu notifizierende Abweichung rechtzeitig in einem Beschluss des Rates gemäß Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags festzulegen. Darüber hinaus betreffen die vom ICAO-Rat im Bereich der Flugsicherheit angenommenen Normen weitgehend Sachverhalte, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen. Daher ist es effizient und angemessen, die Kriterien und das Verfahren für die Notifizierung von Abweichungen von Normen im Bereich der Flugsicherheit, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, unbeschadet der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago in einem Beschluss festzulegen.

(8) Angesichts der Besonderheiten des Bereichs Flugsicherheit im Vergleich zu anderen Bereichen, mit denen die ICAO befasst ist, insbesondere der hohen Zahl der in diesem Bereich vom ICAO-Rat angenommenen Normen und der Anzahl der alljährlich zu notifizierenden Abweichungen, betrifft dieser Beschluss lediglich den Bereich Flugsicherheit, um die Verfahren zu straffen und die zahlreichen Notifizierungen effizient zu bearbeiten. Auf Ebene der ICAO sind die Flugsicherheitsnormen im Wesentlichen in den ICAO-Anhängen 1, 6, 8, 14, 18 und 19 enthalten. Auf Unionsebene sind die in diesen Normen vorgesehenen Anforderungen im Wesentlichen Gegenstand der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte, insbesondere der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 ([2]), (EU) Nr. 748/2012 ([3]), (EU) Nr. 965/2012 ([4]), (EU) Nr. 139/2014 ([5]), (EU) Nr. 452/2014 ([6]), (EU) Nr. 1321/2014 ([7]) (EU) 2015/640 ([8]) der Kommission sowie der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005 ([9]) und (EU) Nr. 376/2014 ([10]) des Europäischen Parlaments und des Rates.

(9) Darüber hinaus sollte sich dieser Beschluss auf die im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkte in Bereichen der ausschließlichen Zuständigkeit der Union beschränken.

(10) Abweichungen von den vom ICAO-Rat angenommenen Normen können sich aus dem Unionsrecht ergeben, wenn der ICAO-Rat eine neue oder eine geänderte Richtlinie annimmt oder wenn das Unionsrecht geändert wird. Im Falle solcher Abweichungen sollte der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat rechtzeitig zur Erörterung und Billigung vorlegt.

(11) Abweichungen von Normen, die der ICAO-Rat im Bereich der Flugsicherheit angenommen hat, können sich auch aus nationalen Maßnahmen ergeben, die gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände erlassen werden, von den Normen abweichen und der ICAO demnach gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago notifiziert werden müssen. Daher ist es angezeigt, in diesem Beschluss

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

([4]) 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).

([5]) Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 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 44 vom 14.2.2014, S. 1).

([6]) Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

([10]) Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).

auch das Verfahren für die Definition solcher Abweichungen festzulegen. Dieses Verfahren sollte nach den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit von Umfang und Dauer der erlassenen nationalen Maßnahmen abhängen und es den Mitgliedstaaten ermöglichen, ihren internationalen Verpflichtungen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago unverzüglich nachzukommen. Die Bedingungen und die Verfahren des Artikels 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 sollten von diesem Verfahren unberührt bleiben.

(12) Die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen sollten insbesondere auf die Informationen gestützt sein, die von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit gemäß Artikel 90 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139, soweit anwendbar, bereitgestellt werden. Abweichungen sollten dem Format entsprechen, das von der ICAO in ihrem Formblatt für die Notifizierung der Einhaltung oder von Abweichungen (*Form on Notification of Compliance With or Differences*) oder im System für die elektronische Erfassung von Abweichungen (*Electronic Filing of Differences System*) dafür vorgesehen ist, soweit von der ICAO vorgeschrieben. Wenn der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt gemäß diesem Beschluss in einem schriftlichen Dokument festgelegt wird, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt, sollte in diesem Dokument gegebenenfalls und im Einzelfall angegeben werden, ob den Mitgliedstaaten für die Notifizierung der betreffenden Abweichungen Flexibilität gewährt werden sollte. Darüber hinaus sollte die Kommission bestrebt sein, möglichst bald mit der Ausarbeitung des betreffenden Dokuments zu beginnen, damit für diese Ausarbeitung genügend Zeit bleibt und entsprechende Konsultationen auf Sachverständigenebene stattfinden können.

(13) Die Umsetzung dieses Beschlusses sollte zu keiner Verletzung der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach Unionsrecht oder ihrer internationalen Verpflichtungen gemäß dem Abkommen von Chicago führen, insbesondere in Bezug auf die Frist für die Notifizierung der ICAO über Abweichungen.

(14) Dieser Beschluss sollte für einen begrenzten Zeitraum, namentlich bis nach der Tagung des ICAO-Rates im Anschluss an die nächste ICAO-Versammlung gelten, damit der Rat die Wirksamkeit dieses Beschlusses beurteilen und auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission beschließen kann, ob er dessen Geltungsdauer verlängert oder ihn anderweitig ändert —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) zu vertretende Standpunkt zu der Notifizierung von Abweichungen von den internationalen Normen in den Anhängen 1, 6, 8, 14, 18 und 19 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) im Bereich der Flugsicherheit, wird, soweit diese Normen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, nach den Kriterien und dem Verfahren der Artikel 2 und 3 des vorliegenden Beschlusses festgelegt.

Artikel 2

Wenn das Unionsrecht von den in Artikel 1 des vorliegenden Beschlusses genannten Normen abweicht und die Abweichungen von diesen Normen demnach der ICAO gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago notifiziert werden müssen, legt die Kommission dem Rat rechtzeitig, mindestens aber zwei Monate vor einer von der ICAO für die Notifizierung von Abweichungen gesetzten Frist ein schriftliches Dokument zur Erörterung und Billigung vor, das insbesondere auf die gegebenenfalls von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) bereitgestellten Informationen gemäß Artikel 90 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 gestützt ist und in dem die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen im Einzelnen festgelegt sind.

Artikel 3

(1) Erlässt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 nationale Maßnahmen, mit denen natürlichen oder juristischen Personen Ausnahmen gewährt werden oder deren gesamte Laufzeit acht Monate nicht überschreitet, und weichen diese nationalen Maßnahmen von den in Artikel 1 des vorliegenden Beschlusses genannten Normen ab und erfordern eine Notifizierung der Abweichungen von den Normen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago, so unterrichtet dieser Mitgliedstaat die Kommission unverzüglich über alle notifizierten Abweichungen.

(2) Sind die gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten Ausnahmen allgemein anwendbar und überschreitet ihre gesamte Laufzeit acht Monate, so legt die Kommission dem Rat spätestens zwei Wochen, nachdem sie von dem/den betreffenden Mitgliedstaat(en) über diese Ausnahmen gemäß Artikel 71 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 unterrichtet wurde, ein schriftliches Dokument zur Erörterung und Billigung vor, das insbesondere auf die von der EASA bereitgestellten Informationen gemäß Artikel 90 Absatz 4 der genannten Verordnung sowie auf die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 71 der genannten Verordnung übermittelten Informationen gestützt ist und in dem die der ICAO zu notifizierenden Abweichungen im Einzelnen festgelegt sind.

Artikel 4

Die Durchführung dieses Beschlusses darf zu keiner Verletzung der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach Unionsrecht oder ihrer internationalen Verpflichtungen gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago führen.

Artikel 5

Der im Namen der Union in der ICAO zu vertretende Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten vorgetragen.

Artikel 6

Dieser Beschluss gilt bis zum 30. November 2022. Der Rat kann auf Vorschlag der Kommission die Geltungsdauer des Beschlusses verlängern oder ihn auf andere Weise ändern.

Artikel 7

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 11. Juni 2021.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
J. P. MATOS FERNANDES