EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Annahme des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 Band III und zur Notifizierung der Abweichung beim Geltungsbeginn der Änderung 13 von Anhang 14 Band 1, der Änderung 40C von Anhang 6, der Änderung 77B von Anhang 3 und der Änderung 39 von Anhang 15

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag betrifft folgende Beschlüsse:

– Den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Zusammenhang mit der geplanten Annahme des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 Band III des Abkommens von Chicago durch den ICAO-Rat auf einer seiner nächsten Tagungen zu vertreten ist.

– Den Beschluss über den Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem die ICAO die Annahme des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 in einem Rundschreiben („State letter“) angekündigt hat, in dem die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, entweder ihre Ablehnung mitzuteilen oder etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mit der angenommenen Maßnahme zu notifizieren.

– Den Beschluss über den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf den Änderungsantrag 13 zu Anhang 14 („Aerodromes“, Band I – „Aerodrome Design and Operations“), Änderungsantrag 40C zu Anhang 6 („Operation of Aircraft – International Commercial Air Transport – Aeroplanes“), Änderungsantrag 39 zu Anhang 15 („Aeronautical Information Services“) sowie Änderungsantrag 77B zu Anhang 3 („Meteorological Service for International Air Navigation“) in Bezug auf das neue globale Format für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche, zu denen die Mitgliedstaaten aufgefordert sind mitzuteilen, dass sich der Geltungsbeginn gegenüber den in den entsprechenden ICAO-Rundschreiben festgelegten Daten um sechs Monate verzögert.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „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.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zweck und Ziel der Organisation ist die Entwicklung von Grundsätzen und Techniken für die internationale Flugsicherung und die Förderung der Planung und Weiterentwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Dem ICAO-Rat, einem ständigen Gremium der ICAO, gehören 36 Vertragsstaaten an, die von der ICAO-Versammlung für einen Zeitraum von drei Jahren gewählt werden. In den Jahren 2019 bis 2022 waren sieben EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago gehört es zu den Pflichten des ICAO-Rates, internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Nach der Annahme solcher Maßnahmen sind die ICAO-Staaten verpflichtet, in Bezug auf diese Maßnahmen entweder ihre Ablehnung, etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mitzuteilen, bevor die Maßnahmen in Kraft treten und rechtsverbindlich werden.

2.3. Der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation geplante Rechtsakt

2.3.1. Annahme des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 Band III des Abkommens von Chicago in Bezug auf das Selektivrufsystem (SELCAL)

Der ICAO-Rat wird auf einer seiner nächsten Tagungen den Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III des Abkommens von Chicago in Bezug auf das Selektivrufsystem (SELCAL) annehmen.

Mit dem Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III soll Anhang 10 des Abkommens von Chicago – „Aeronautical Telecommunications“, Band III – „Communication Systems“, Teil II – „Voice Communication Systems“, in Bezug auf SELCAL geändert werden. Mit dem Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III werden neue Töne eingeführt, um den verfügbaren SELCAL-Code-Pool zu erweitern und so die Inzidenz falscher Anzeigen im Cockpit zu verringern. Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III wurde in der zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe für Datenkommunikationsinfrastruktur des Gremiums für Kommunikation (CP DCIWG/2) ausgearbeitet und auf der Fachebene nicht als umstritten angesehen.

Die Änderung 91 zu Anhang 10 Band III soll am 5. November 2022 in Kraft treten. Zu diesem Zeitpunkt wird sie auch rechtsverbindlich für die Vertragsparteien des Abkommens von Chicago.

2.3.2. Datum der Anwendung des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche

Im Jahr 2016 nahm der ICAO-Rat eine neue Methode zur Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche an, die gemeinhin als „Global Reporting Format for Runway Surface Conditions“ bekannt ist und eine harmonisierte Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche sowie eine entsprechend verbesserte Bewertung der Start- und Landeleistung durch die Flugbesatzung ermöglichen soll.

Das neue globale ICAO-Format für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche, das ab dem 5. November 2020 gilt, ist Gegenstand des Änderungsantrags 13 zu Anhang 14 („Aerodromes“, Band I – „Aerodrome Design and Operations“), des Änderungsantrags 40C zu Anhang 6 („Operation of Aircraft – International Commercial Air Transport – Aeroplanes“), des Änderungsantrags 77B zu Anhang 3 („Meteorological Service for International Air Navigation“) und des Änderungsantrags 39 zu Anhang 15 („Aeronautical Information Services“).

Aufgrund der COVID-Pandemie ist die Umsetzung des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche ab dem ursprünglich von der ICAO vorgesehenen Zeitpunkt auf Unionsebene unrealistisch, weshalb die Kommission wahrscheinlich eine Verschiebung dieses Datums auf Unionsebene im Wege entsprechender Änderungen der einschlägigen Verordnungen der Kommission[1] beschließen wird. Derzeit ist auch ungewiss,

[1] Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der

ob der ICAO-Rat die mögliche Verschiebung des Geltungsbeginns des neuen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche auf die Tagesordnung für seine 220. oder 221. Tagung setzen wird, und wenn ja, welche Entscheidung der ICAO-Rat in dieser Angelegenheit treffen wird. Sollte der ICAO-Rat dieses Datum aus welchen Gründen auch immer nicht rechtzeitig verschieben, muss daher sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten eine sich auf die gegebenenfalls auf Unionsebene angenommene Verschiebung beziehende Abweichung notifizieren.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungsantrag 91 zu Anhang 10, Band III

3.1.1. Die wichtigsten Änderungen, die durch Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III eingeführt werden sollen, und ihr Verhältnis zu den bestehenden Unionsvorschriften

Die wichtigste, mit dem Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III einhergehende Änderung ist die Einführung neuer Töne, um den verfügbaren SELCAL-Code-Pool zu erweitern und so die Inzidenz falscher Anzeigen im Cockpit zu verringern. Bei den Systemmerkmalen von SELCAL handelt es sich um ursprünglich in den 1950er Jahren formulierte Empfehlungen, als die festgelegten Leistungsniveaus nicht garantiert werden konnten. Die seit den 1970er Jahren hergestellten Geräte sind eher in der Lage, diese Anforderungen zu erfüllen, weshalb ihre einheitliche Anwendung im Hinblick auf die Sicherheit und Regelhaftigkeit des internationalen Luftverkehrs anerkannt werden sollte. Die Empfehlung zur Modulationshüllkurve wurde jedoch auf eine Richtlinie und eine Empfehlung aufgeteilt, da allein ihre einheitliche Anwendung wünschenswert ist.

Zudem bietet die ICAO einen Mechanismus, mit dem die neuen Töne mit nur geringen Auswirkungen für die Luftfahrzeugbetreiber eingeführt werden können. Eine frühzeitige Bodenausrüstung, die sich kostengünstiger realisieren lässt, wird einen schrittweisen, in erster Linie direkten Einbau in neue Flugzeuge ermöglichen.

Die Union erkennt an, dass SELCAL-Codes, die einem Luftfahrzeug zugewiesen werden könnten, fehlen und dass sich dieser Mangel durch Erhöhung der Anzahl der Zeichen, die für den SELCAL-Code für neue Luftfahrzeuge verwendet werden können, beheben lässt.

SELCAL hat keine große Bedeutung für die europäischen Flugsicherungsdienste. Es handelt sich jedoch um ein Kommunikationsmittel, für das es eine Standardvorgehensweise für die Aufnahme in den Flugplan gibt. Einige Luftfahrzeugbetreiber könnten in bestimmten Situationen die Flugverkehrsdienststellen ersuchen, hierauf zurückzugreifen. Dies geschieht jedoch nur sehr selten.

Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).

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

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

SELCAL wird in den EASA-Anleitungen zur Verordnung (EU) Nr. 923/2012 und zur Verordnung (EU) 2020/469 zur Änderung von Anhang IV – Teil-ATS der Verordnung (EU) 2017/373 in einer Aufzählung möglicher Lösungen erwähnt.

Der Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III betrifft hauptsächlich die Flugsicherungsorganisationen (ANSP), die Dienste für die ICAO-Region Nordatlantik (NAT) – dem ozeanischen Luftraum über dem Atlantik – erbringen, sowie die Dienste des Netzmanagers, insbesondere das „Integrated Initial Flight Plan Processing System“ (IFPS). Die zuständigen Flugsicherungsorganisationen müssen durch einen entsprechenden Einbau die erforderlichen technischen Nachrüstungen vornehmen. Der Netzmanager wird das IFPS aktualisieren müssen, damit das System die neuen SELCAL-Codes akzeptiert, um eine Ablehnung der Flugpläne wegen Nichterkennung des Codes zu vermeiden.

CNS.TR.100(c) „Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren für Anbieter von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten“ der Verordnung (EU) 2017/373 bezieht sich auf ICAO-Anhang 10 Band III bis einschließlich Änderungsantrag 89 und würde eine entsprechende Änderung auf Unionsebene erfordern.

3.2. Globales Format für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche

3.2.1. Datum der Anwendung des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche

Die Untersuchungen von Unfällen haben gezeigt, dass eine signifikante Ursache für das Abkommen von der Piste, insbesondere, wenn diese nass oder kontaminiert ist, darin besteht, dass die Standards für die Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche nicht harmonisiert sind. Daraufhin hat die ICAO eine Reihe von Richtlinien und Empfehlungen (SARP) in mehreren Anhängen des Abkommens von Chicago geändert. Einige dieser Änderungen erforderten eine Anpassung des geltenden Unionsrechts, weshalb die Kommission bereits entsprechende Durchführungsrechtakte und delegierte Rechtsakte erlassen hat[2].

Der Änderungsantrag 77B zu Anhang 3, der Änderungsantrag 13 zu Anhang 14, der Änderungsantrag 40 zu Anhang 6 und der Änderungsantrag 39 zu Anhang 15 des

[2] Durchführungsverordnung (EU) 2020/469 der Kommission vom 14. Februar 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373 in Bezug auf Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Auslegung von Luftraumstrukturen und die Datenqualität, die Pistensicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 73/2010 (ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1).
Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).
Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).
Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

Abkommens von Chicago, die der Reduzierung von Störungen und Unfällen infolge eines Abkommens von der Piste dienen, wurden vom ICAO-Rat im Laufe des Jahres 2016 angenommen und gelten ab dem 5. November 2020. Diese Änderungen wurden bereits mit der Verordnung (EU) Nr. 2020/469 und der Verordnung (EU) 2019/1387 in das Unionsrecht übernommen.

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung infolge der COVID-19-Pandemie und als Reaktion auf den derzeitigen Mangel an Ressourcen sowohl bei den zuständigen Behörden als auch den betroffenen Betreibern, beabsichtigt die Kommission, das Datum der Anwendung der einschlägigen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte der Kommission um sechs Monate zu verschieben.

3.3. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

3.3.1. Änderungsantrag 91 zu Anhang 10, Band III

Der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III insgesamt zu unterstützen. Nach ihrer Annahme im ICAO-Rat und ihrer Bekanntmachung durch Rundschreiben sollte der Standpunkt der Union darin bestehen, dass die Mitgliedstaaten, die Übereinstimmung mit der angenommenen Maßnahme notifizieren.

3.3.2. Geltungsbeginn des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche

Hinsichtlich der Umsetzung des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche, das uneingeschränkt unterstützt wird, jedoch unter gebührender Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Krise auf die Fähigkeit der Mitgliedstaaten und der betroffenen Betreiber, das Format wie derzeit von den ICAO-Vorschriften vorgesehen umzusetzen, wird vorgeschlagen, im Namen der Union folgenden Standpunkt zu vertreten:

– Sollte die Frage der Verschiebung der Frist nicht in die Tagesordnung der 220. oder 221. Tagung des ICAO-Rates aufgenommen werden oder sollte die Verschiebung um sechs Monate nicht vom ICAO-Rat beschlossen werden, sollte der Standpunkt der Union darin bestehen, Abweichungen zu notifizieren, sofern die in den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften vorgesehene Frist um sechs Monate verschoben wird. Die EU-Mitgliedstaaten werden eine Abweichung notifizieren und gleichzeitig der ICAO mitteilen, dass sich die Umsetzung, d. h. die Einhaltung des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche, um sechs Monate verschieben würde.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Prinzipien

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[3].

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber […] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“[4].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ist ein auf der Grundlage des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt eingesetztes Gremium.

Der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation anzunehmende Änderungsantrag 91 zu Anhang 10, Band III ist ein Rechtsakt mit Rechtswirkung, da mit ihm Richtlinien geändert werden, die geeignet sind, völkerrechtlich bindende Verpflichtungen festzulegen.

Darüber hinaus wird durch Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III eine „Empfehlung“ in eine Richtlinie umgewandelt und eine Richtlinie zu einer „Empfehlung“ herabgestuft. Trotz ihrer Bezeichnung als „Empfehlungen“ wirken sie sich auf die mit den bereits bestehenden Richtlinien gegebene Rechtslage aus. Der geänderte Status der Bestimmungen führt zu unterschiedlichen Verpflichtungen der Staaten.

In Bezug auf die Notifizierung von Abweichungen hinsichtlich des Geltungsbeginns des neuen globalen ICAO-Formats für die Meldung des Zustands der Pistenoberfläche würde der gemeinsame Standpunkt der Union gewährleisten, dass alle Mitgliedstaaten Abweichungen innerhalb der Margen dieses Beschlusses notifizieren, die sich aus der ausschließlichen Zuständigkeit der Union ergeben, und sie somit Artikel 38 des Abkommens von Chicago genügen und damit nicht gegen ihre Verpflichtungen aus dem Abkommen von Chicago verstoßen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die geplanten Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Prinzipien

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

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

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

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und Inhalt der geplanten Rechtsakte beziehen sich auf die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

2020/0098 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die geplante Annahme des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 Band III und zur Notifizierung der Abweichung beim Geltungsbeginn der Änderung 13 von Anhang 14 Band 1, der Änderung 40C von Anhang 6, der Änderung 77B von Anhang 3 und der Änderung 39 von Anhang 15

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

(4) Der ICAO-Rat wird auf einer seiner nächsten Tagungen den Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III des Abkommens von Chicago in Bezug auf das „Selective Calling System“ (SELCAL) annehmen.

(5) Der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da der Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III für die Union verbindlich sein wird und den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission[5], entscheidend beeinflussen kann. Nach Annahme wird die Änderung für alle ICAO-Staaten, einschließlich aller EU-Mitgliedstaaten, gemäß dem Abkommen von Chicago und innerhalb der in diesem Abkommen festgelegten Grenzen verbindlich sein. Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago müssen die Vertragsstaaten die ICAO im

[5] Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

Rahmen des Mechanismus zur Notifizierung von Unterschieden unterrichten, wenn sie beabsichtigen, von einer Richtlinie abzuweichen.

(6) Hauptzweck des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 Band III ist die Einführung neuer Töne, um den verfügbaren SELCAL-Code-Pool zu erweitern und so die Inzidenz falscher Anzeigen im Cockpit zu verringern. Außerdem ändern sich die Anforderungen an die Systemmerkmale und es ist ein Mechanismus vorgesehen, mit dem die Auswirkungen der Einführung der neuen Codes für die Luftfahrzeugbetreiber möglichst gering gehalten werden.

(7) Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO, durch Sicherheit und Genauigkeit bei der Bereitstellung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten die Flugsicherheit zu verbessern. Die Union sollte daher die oben genannten Änderungsanträge unterstützen.

(8) Der Standpunkt der Union in Bezug auf den Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III ist von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Namen der Union handeln, auf einer der nächsten Tagungen des ICAO-Rates zu vertreten.

(9) Nach der Annahme des Änderungsantrags 91 zu Anhang 10 durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär mit ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben wird, sollte der von allen Mitgliedstaaten der Union zu vertretende Standpunkt der Union darin bestehen, die Einhaltung der Änderung zu notifizieren.

(10) Im Jahr 2016 nahm der ICAO-Rat einige Änderungsanträge zu Anhängen des Abkommens von Chicago an, die darauf abzielten Störungen und Unfälle infolge des Abkommens von der Piste zu verringern. Diese Änderungen wurden mit den Rundschreiben AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4-16/18, AN 10/1.1-16/17 und AN 11/1.3.29-16/12 bekannt gegeben und gelten in den ICAO-Vertragsstaaten ab dem 5. November 2020 (im Folgenden „Änderungen“).

(11) Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO zur Verbesserung der Flugsicherheit. Diese Änderungen, mit denen eine neue harmonisierte Methode für die Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche eingeführt wird, werden dazu beitragen, das Risiko des Abkommens von der Piste aufgrund einer Pistenkontamination mit beispielsweise Schnee, Eis, Schneematsch oder Wasser zu mindern.

(12) Die Kommission hat diese Änderungen mit ihren Durchführungsverordnungen (EU) 2019/1397[6] und (EU) 2020/469[7] in Unionsrecht übernommen.

(13) Die Durchführungsverordnungen (EU) 2020/469 und (EU) 2019/1387 gelten entsprechend dem Geltungsbeginn der Änderungen teilweise ab dem 5. November 2020. Die COVID-19-Pandemie hat sich jedoch erheblich auf die Bemühungen der Mitgliedstaaten und der Luftfahrtakteure ausgewirkt, die Anwendung der neuen Maßnahmen vorzubereiten, die in der Änderung 77B von Anhang 3, der Änderung 13 von Anhang 14, der Änderung 40 von Anhang 6 und der Änderung 39 von Anhang 15 des Abkommens von Chicago aufgeführt sind.

(14) Insbesondere die Ausgangsbeschränkungen und die Teilarbeitslosigkeit des Personals in Verbindung mit der zusätzlichen Arbeitsbelastung aller Beteiligten zur Bewältigung

[6] ABl. L 229 vom 5.9.2019, S. 1.
[7] ABl. L 104 vom 3.4.2020, S. 1.

der erheblichen negativen Folgen der COVID-19-Pandemie haben dazu geführt, dass die Arbeiten ins Stocken geraten sind.

(15) Sowohl die zuständigen Behörden als auch die Betreiber haben Schwierigkeiten bei der Vorbereitung der Umsetzung der Änderungen. Daher kann es erforderlich sein, den in den Durchführungsverordnungen (EU) 2020/469 und (EU) 2019/1387 vorgesehenen Geltungsbeginn um sechs Monate zu verschieben.

(16) Sollte der ICAO-Rat den Geltungsbeginn der Änderungen nicht um sechs Monate verschieben, das Unionsrecht jedoch eine Verschiebung des Geltungsbeginns der einschlägigen ICAO-Richtlinien um sechs Monate vorsehen, sollte der Standpunkt der Union darin bestehen, eine Abweichung nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago zu notifizieren und die ICAO über ihre Absicht zu unterrichten, den Geltungsbeginn der Änderungen um sechs Monate zu verschieben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf einer der nächsten Tagungen des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation („ICAO“) zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) uneingeschränkt zu unterstützen.

Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem der ICAO-Rat den Änderungsantrag 91 zu Anhang 10 Band III des Abkommens von Chicago angenommen hat, besteht darin, die Einhaltung der angenommenen Maßnahme in Beantwortung des entsprechenden ICAO-Rundschreibens zu notifizieren.

Artikel 2

Sollte der ICAO-Rat den Geltungsbeginn der Änderung 77B von Anhang 3, der Änderung 13 von Anhang 14, der Änderung 40 von Anhang 6 und der Änderung 39 von Anhang 15 des Abkommens von Chicago nicht verschieben und die Union jedoch den Geltungsbeginn der Durchführungsverordnungen (EU) 2020/469 und (EU) 2019/1387 sowie der Delegierten Verordnung C(2020) 710 final[8] um sechs Monate verschieben, ist eine entsprechende Abweichung vom Geltungsbeginn der Änderung 77B von Anhang 3, der Änderung 13 von Anhang 14, der Änderung 40 von Anhang 6 und der Änderung 39 von Anhang 15 des Abkommens von Chicago zu notifizieren.

Artikel 3

Der Standpunkt, auf den in Artikel 1 Absatz 1 Bezug genommen wird, wird von den Mitgliedstaaten der Union vertreten, die Mitglieder des ICAO-Rates sind.

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

[8] Delegierte Verordnung C(2020) 710 final der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 hinsichtlich der Sicherheit der Start- und Landebahn und der Luftfahrtdaten.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident