EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het namens de Europese Unie in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in te nemen standpunt met betrekking tot de voorgenomen vaststelling van amendement 91 van bijlage 10, volume III, en inzake de aanmelding van verschillen in de toepassingsdatum van amendement 13 van bijlage 14, volume 1, amendement 40C van bijlage 6, amendement 77B van bijlage 3 en amendement 39 van bijlage 15

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op:

– het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in verband met de voorgenomen vaststelling van amendement 91 van bijlage 10, volume III, van het Verdrag van Chicago door de ICAO-raad tijdens een van de komende zittingen;

– het besluit over het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO de vaststelling van amendement 91 van bijlage 10 heeft aangekondigd in een brief aan de ICAO-staten, waarin deze worden verzocht kennis te geven van hun afwijzing, van eventuele verschillen of van hun naleving van de vastgestelde maatregel;

– het besluit over het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen met betrekking tot amendement 13 van bijlage 14 "Aerodromes, Volume I — Aerodrome Design and Operations", amendement 40C van bijlage 6 "Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes", amendement 39 van bijlage 15 "Aeronautical Information Services" en amendement 77B van bijlage 3 "Meteorological Service for International Air Navigation concerning the new Global Reporting Format for Runway Surface Conditions", waarbij de lidstaten worden verzocht kennis te geven van verschillen in verband met de naleving van de toepassingsdatum, die met zes maanden wordt uitgesteld in vergelijking met de toepassingsdatum in de desbetreffende ICAO-brieven.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart ("het verdrag") heeft tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen. Bij dit verdrag, dat in werking is getreden op 4 april 1947, is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht.

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 internationaal luchtvervoer te bevorderen.

De ICAO-raad is een permanent orgaan van de ICAO met 36 leden die door de algemene Vergadering van de ICAO zijn gekozen 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; deze worden vastgelegd in 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 melden dat zij de maatregelen afwijzen of dat zij ze zullen naleven, desgevallend met bepaalde verschillen.

2.3. De voorgenomen handeling van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

2.3.1. Vaststelling van amendement 91 van bijlage 10, volume III, van het Verdrag van Chicago met betrekking tot het selectieve oproepsysteem (Selective Calling System, SELCAL)

Tijdens een van zijn komende zittingen zal de ICAO-raad amendement 91 van bijlage 10, volume III, van het Verdrag van Chicago vaststellen, met betrekking tot het selectieve oproepsysteem (SELCAL).

Het doel van amendement 91 van bijlage 10, volume III, is bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago "Aeronautical Telecommunications", volume III "Communication Systems", deel II "Voice Communication Systems", te wijzigen met betrekking tot SELCAL. Bij amendement 91 van bijlage 10, volume III, worden nieuwe tonen ingevoerd om het beschikbare gamma aan SELCAL-codes uit te breiden en zo het aantal valse aanduidingen in de cockpit te doen afnemen. Amendement 91 van bijlage 10, volume III, is opgesteld tijdens de tweede vergadering van de werkgroep "Communication Panel Data Communication Infrastructure" (CP DCIWG/2), en werd niet als controversieel beschouwd op technisch niveau.

Volgens de planning zal Amendement 91 van bijlage 10, volume III, van toepassing worden op 5 november 2022, wanneer het juridisch bindend wordt voor de partijen bij het Verdrag van Chicago.

2.3.2. De toepassingsdatum van het nieuwe "Global Reporting Format for Runway Surface Conditions" van de ICAO

In 2016 heeft de ICAO-Raad een nieuwe methode vastgesteld voor de beoordeling en rapportering van de staat van de baan, algemeen bekend als het "Global Reporting Format for Runway Surface Conditions", met als doel de geharmoniseerde beoordeling en rapportering van de staat van de baan mogelijk te maken en de beoordeling van de start- en landingsprestaties door de cockpitbemanning te verbeteren.

Het nieuwe "Global Reporting Format for Runway Surface Conditions" van de ICAO, dat van toepassing is vanaf 5 november 2020, valt onder amendement 13 van bijlage 14 "Aerodromes", volume I "Aerodrome Design and Operations", amendement 40C van bijlage 6 "Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes", amendement 77B van bijlage 3 "Meteorological Service for International Air Navigation" en amendement 39 van bijlage 15 "Aeronautical Information Services".

Door de COVID-19-pandemie is het onrealistisch om het nieuwe Global Reporting Format for Runway Surface Conditions van de ICAO op niveau van de Unie toe te passen vanaf het moment dat oorspronkelijk door de ICAO was voorzien; het is dan ook waarschijnlijk dat de Commissie een uitstel van die datum op het niveau van de Unie zal vaststellen, via overeenkomstige wijzigingen van de desbetreffende verordeningen van de Commissie[1]. Het is

[1] Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010, PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1.
Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchthavens overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1.
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

ook onzeker of de ICAO-raad het eventuele uitstel van de toepassingsdatum van het nieuwe Global Reporting Format for Runway Surface Conditions van de ICAO op de agenda van zijn 220ste of 221ste zitting zal zetten en, indien dat het geval is, welk besluit de ICAO ter zake zal nemen. Als de ICAO-raad, om welke reden dan ook, die datum niet tijdig zou uitstellen, moet ervoor worden gezorgd dat de lidstaten een verschil aanmelden met betrekking tot het eventuele uitstel dat op het niveau van de Unie is vastgesteld.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Amendement 91 van bijlage 10, volume III

3.1.1. Belangrijkste wijzigingen die worden aangebracht door amendement 91 van bijlage 10, volume III, en hun verband met de bestaande regels van de Unie

De belangrijkste wijziging die wordt aangebracht bij amendement 91 van bijlage 10, volume III, is de invoering van nieuwe tonen om het beschikbare gamma aan SELCAL-codes uit te breiden en zo het aantal valse aanduidingen in de cockpit te doen afnemen. De systeemkenmerken van SELCAL zijn gebaseerd op aanbevelingen die oorspronkelijk in de jaren ‘50 zijn geformuleerd, toen de gespecificeerde prestatieniveaus niet konden worden gegarandeerd. Apparatuur die sinds de jaren ‘70 is geproduceerd, voldoet vaker aan deze eisen; voor de veiligheid en regelmaat van het internationale luchtvervoer moet dan ook de uniforme toepassing van die apparatuur worden erkend. De aanbeveling met betrekking tot het moduleringsbereik werd echter opgesplitst in een norm en een aanbeveling, omdat de uniforme toepassing ervan alleen wenselijk was.

De ICAO voorziet ook in een mechanisme waarmee de nieuwe tonen kunnen worden ingevoerd met minimale gevolgen voor de exploitanten van luchtvaartuigen. Door vroegtijdige uitrusting op de grond, waarvan de kostprijs lager is, kan de installatie in luchtvaartuigen gefaseerd plaatsvinden, voornamelijk door de fabrikant van het luchtvaartuig zelf.

De Unie erkent dat er een tekort is aan SELCAL-codes die aan luchtvaartuigen kunnen worden toegewezen, en dat dit tekort kan worden verholpen door een uitbreiding van het aantal tekens dat kan worden gebruikt voor SELCAL-codes die aan nieuwe luchtvaartuigen worden toegewezen.

Het belang van SELCAL in de Europese luchtvaartnavigatiediensten is eerder beperkt. Het is echter een communicatiemiddel, er is een standaardmanier om het in het vliegplan op te nemen en sommige exploitanten van luchtvaartuigen kunnen de eenheden van luchtverkeersdiensten verzoeken om er in bepaalde omstandigheden gebruik van te maken. Dit gebeurt echter zeer zelden.

SELCAL wordt vermeld in de richtsnoeren van het EASA voor Verordening (EU) nr. 923/2012, in een opsomming van mogelijke oplossingen, en in Verordening (EU) 2020/469 tot wijziging van bijlage IV, Deel-ATS, van Verordening (EU) 2017/373.

Amendement 91 van bijlage 10, volume III, heeft voornamelijk betrekking op verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen voor de Noord-Atlantische regio van de ICAO (NAT), het luchtruim boven de Atlantische Oceaan, en de diensten van de Netwerkbeheerder, met name het geïntegreerd systeem voor de initiële verwerking 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.

vliegplannen (Integrated Initial Flight Plan Processing System, IFPS). De desbetreffende verleners van luchtvaartnavigatiediensten zullen de vereiste technische verbeteringen moeten installeren. De Netwerkbeheerder moet het IFPS moderniseren, zodat het systeem de nieuwe SELCAL-codes kan ontvangen, teneinde te vermijden dat vliegplannen worden afgewezen omdat de code niet wordt erkend.

Punt c) van CNS.TR.100 "Werkmethoden en vluchtuitvoeringsprocedures voor verleners van communicatie-, navigatie- en surveillancediensten" van Verordening (EU) 2017/373 verwijst naar bijlage 10, volume III, van de ICAO, tot en met amendement 89, en vereist een passende wijziging op het niveau van de Unie.

3.2. Global Reporting Format for Runway Surface Conditions

3.2.1. Toepassingsdatum van het nieuwe "Global Reporting Format for Runway Surface Conditions" van de ICAO

Uit onderzoeksrapporten van ongevallen is gebleken dat de normen voor de beoordeling van de staat van de landingsbaan en voor de rapportage daarover niet geharmoniseerd zijn en dat die factor aanzienlijk bijdraagt tot runway excursions, met name wanneer de baan nat of verontreinigd is. Daarop heeft de ICAO een aantal normen en aanbevolen praktijken (SARP's) in verscheidene bijlagen bij het Verdrag van Chicago gewijzigd. Sommige van deze amendementen vergden een aanpassing van bestaande wetgeving van de Unie. Er zijn al gedelegeerde en uitvoeringshandelingen van de Commissie vastgesteld om hieraan tegemoet te komen[2].

In de loop van 2016 heeft de ICAO-raad amendement 77B van bijlage 3, amendement 13 van bijlage 14, amendement 40C van bijlage 6 en amendement 39 van bijlage 15 bij het Verdrag van Chicago vastgesteld, met als doel het aantal incidenten en ongevallen door runway excursions te beperken; deze amendementen zijn van toepassing vanaf 5 november 2020. Deze amendementen zijn al opgenomen in Uitvoeringsverordeningen (EU) 2020/469 en 2019/1387 van de Unie.

De toepassing ervan heeft echter vertraging opgelopen door COVID-19, en wegens het huidige gebrek aan middelen bij zowel de bevoegde autoriteiten als de betrokken exploitanten, is de Commissie voornemens de datum van toepassing van de desbetreffende uitvoerings- en gedelegeerde handelingen van de Commissie met zes maanden uit te stellen.

---

[2] Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 van de Commissie 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.
Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010, PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1.
Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchthavens overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1.
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.

3.3. Namens de Unie in te nemen standpunt

3.3.1. Amendement 91 van bijlage 10, volume III

Het voorgestelde standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-raad, houdt in dat het voorgestelde amendement 91 van bijlage 10, volume III, volledig moet worden gesteund. Na de vaststelling van het amendement door de ICAO-raad en de kennisgeving ervan door een ICAO-brief, moet het standpunt van de Unie dan ook zijn dat de lidstaten moeten melden dat zij de vastgestelde maatregel zullen naleven.

3.3.2. Met betrekking tot de toepassingsdatum van het nieuwe "Global Reporting Format for Runway Surface Conditions" van de ICAO

De toepassing van het nieuwe Global Reporting Format for Runway Surface Conditions van de ICAO moet volledig worden gesteund, met inachtneming van de gevolgen van de COVID-19-crisis voor de capaciteit van de lidstaten en de betrokken exploitanten om dit format toe te passen zoals momenteel vereist door de ICAO-regels; het voorgestelde standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen luidt dan ook als volgt:

- indien het uitstel van de termijn niet op de agenda van de 220ste of 221ste zitting van de ICAO-raad wordt geplaatst, of indien het uitstel van zes maanden niet door de ICAO-raad wordt goedgekeurd, moet de Unie verschillen aanmelden in het geval de in de desbetreffende EU-wetgeving vastgestelde uiterste datum met zes maanden wordt uitgesteld. De EU-lidstaten zullen een verschil aanmelden en de ICAO ervan in kennis stellen dat de toepassing, d.w.z. de toepassing van het nieuwe Global Reporting Format for Runway Surface Conditions van de ICAO, met zes maanden wordt uitgesteld.

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[3].

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat 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 een "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"[4].

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een orgaan dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

---

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

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

Amendement 91 van bijlage 10, volume III, dat ter vaststelling wordt voorgelegd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, is een handeling met rechtsgevolgen. Ze heeft rechtsgevolgen omdat ze voorziet in de wijziging van een aantal normen die een bindende wettelijke verplichting kunnen vormen krachtens internationaal recht.

Bovendien wordt bij amendement 91 van bijlage 10, volume III, een "aanbeveling" gewijzigd in een norm een norm gedegradeerd tot "aanbeveling". Ondanks hun naam zijn deze "aanbevelingen" van die aard dat ze de bestaande rechtssituatie in het kader van de reeds bestaande normen wijzigen. De verandering van de status van de bepalingen leidt tot andere verplichtingen voor de staten.

Met betrekking tot de aanmelding van verschillen in de toepassingsdatum van het nieuwe Global Reporting Format for Runway Surface Conditions van de ICAO, zorgt het gemeenschappelijk standpunt van de Unie ervoor dat alle lidstaten verschillen aanmelden binnen de marges van dit besluit die voortvloeien uit de exclusieve bevoegdheid van de Unie, en derhalve voldoen aan artikel 38 van het Verdrag van Chicago; dit wordt dus niet als een schending van hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago beschouwd.

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

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de voorgenomen handelingen 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 voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

2020/0098 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het namens de Europese Unie in de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in te nemen standpunt met betrekking tot de voorgenomen vaststelling van amendement 91 van bijlage 10, volume III, en inzake de aanmelding van verschillen in de toepassingsdatum van amendement 13 van bijlage 14, volume 1, amendement 40C van bijlage 6, amendement 77B van bijlage 3 en amendement 39 van bijlage 15

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.

(3) Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken vaststellen.

(4) Tijdens een van zijn komende zittingen zal de ICAO-raad amendement 91 van bijlage 10, volume III, van het Verdrag van Chicago vaststellen, met betrekking tot het selectieve oproepsysteem (SELCAL).

(5) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-raad, aangezien het voorgestelde amendement 91 van bijlage 10, volume III, bindend zal zijn voor de Unie en een beslissende invloed kan hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[5]. Als het amendement is vastgesteld, wordt het bindend voor alle ICAO-staten, met inbegrip van alle lidstaten, overeenkomstig en binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago. Krachtens artikel 38 van het Verdrag van Chicago moeten de verdragsluitende staten de ICAO in kennis stellen als zij voornemens zijn af te wijken van een norm, volgens het mechanisme voor de aanmelding van verschillen.

[5] 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.

(6) Het hoofddoel van amendement 91 van bijlage 10, volume III, is nieuwe tonen in te voeren om het beschikbare gamma aan SELCAL-codes uit te breiden en zo het aantal valse aanduidingen in de cockpit te doen afnemen. Dit amendement leidt ook tot wijzigingen van de eisen inzake systeemkenmerken en zorgt voor een mechanisme voor de invoering van de nieuwe codes met minimale gevolgen voor exploitanten van luchtvaartuigen.

(7) De Unie is een groot voorstander van de inspanningen van de ICAO om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren door te zorgen voor een veilige en nauwkeurige verlening van communicatie-, navigatie- en surveillancediensten. De Unie moet de bovengenoemde amendementen derhalve steunen.

(8) Het standpunt van de Unie tijdens een van de komende zittingen van de ICAO-raad met betrekking tot het voorgenomen amendement 91 van bijlage 10, volume III, moet tot uitdrukking worden gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad, gezamenlijk optredend namens de Unie.

(9) Het standpunt dat alle lidstaten van de Unie na de vaststelling van amendement 91 van bijlage 10 door de ICAO-raad, dat door de secretaris-generaal van de ICAO wordt aangekondigd via een brief aan de ICAO-staten, moeten aanmelden, is dat het amendement zal worden nageleefd.

(10) In 2016 heeft de ICAO-raad amendementen van een aantal bijlagen bij het Verdrag van Chicago vastgesteld, met als doel het aantal incidenten en ongevallen door runway excursions te beperken. Die amendementen zijn aan de ICAO-staten bekendgemaakt in de brieven AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 en AN 11/1.3.29-16/12, en zijn vanaf 5 november 2020 van toepassing in de verdragsluitende staten van de ICAO (“de amendementen”).

(11) De Unie is een groot voorstander van de inspanningen van de ICAO om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Deze amendementen, die zorgen voor een nieuwe geharmoniseerde methode voor de beoordeling en rapportering van de staat van de baan, zullen het risico op runway excursions bij de landing ten gevolge van verontreiniging van de baan met bijvoorbeeld sneeuw, ijs, smeltende sneeuw of water, helpen verminderen.

(12) Die amendementen worden in de Uniewetgeving opgenomen bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1397 van de Commissie[6] en Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 van de Commissie[7].

(13) Uitvoeringsverordeningen (EU) 2020/469 en (EU) 2019/1387 worden gedeeltelijk van toepassing met ingang van 5 november 2020, overeenkomstig de toepassingsdatum van de amendementen. COVID-19 heeft echter aanzienlijke gevolgen gehad voor de inspanningen van de lidstaten en de belanghebbenden uit de luchtvaartsector om zich voor te bereiden op de toepassing van de nieuwe maatregelen die zijn opgesomd in amendement 77B van bijlage 3, amendement 13 van bijlage 14, amendement 40C van bijlage 6 en amendement 39 van bijlage 15 bij het Verdrag van Chicago.

(14) Met name het verplicht thuisblijven en de tijdelijke werkloosheid van personeel, in combinatie met de extra werklast die nodig is om de aanzienlijke negatieve gevolgen

6 PB L 229 van 5.9.2019, blz. 1.
7 PB L 104 van 3.4.2020, blz. 1.

van COVID-19 voor alle belanghebbenden te beheren, hebben de vooruitgang gehinderd.

(15) Zowel de bevoegde autoriteiten als de exploitanten ondervinden moeilijkheden bij de voorbereiding van de toepassing van de amendementen. Het kan dan ook noodzakelijk zijn de in Uitvoeringsverordeningen (EU) 2020/469 en (EU) 2019/1387 vastgestelde toepassingsdatum uit te stellen met zes maanden.

(16) Als de ICAO-raad de toepassingsdatum van de amendementen niet met zes maanden uitstelt, terwijl de toepassingsdatum van de relevante ICAO-normen wel met zes maanden wordt uitgesteld in de wetgeving van de Unie, moet het standpunt van de Unie inhouden dat een verschil moet worden aangemeld overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago en moet de ICAO in kennis worden gesteld van het voornemen om de toepassingsdatum van de amendementen met zes maanden uit te stellen.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in een van de komende zittingen van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) houdt in dat het voorgenomen amendement 91 van bijlage 10, volume III, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het Verdrag van Chicago) in zijn geheel wordt gesteund.

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO-raad amendement 91 van bijlage 10, volume III, van het Verdrag van Chicago heeft vastgesteld, houdt in dat kennisgeving moet worden gedaan van de naleving van de vastgestelde maatregel, in antwoord op de desbetreffende ICAO-brief.

Artikel 2

Als de ICAO-raad de toepassingsdatum van amendement 77B van bijlage 3, amendement 13 van bijlage 14, amendement 40C van bijlage 6 en amendement 39 van bijlage 15 bij het Verdrag van Chicago niet uitstelt en de Unie Uitvoeringsverordeningen (EU) 2020/469 en (EU) 2019/1387 en Gedelegeerde Verordening C(2020)710 final[8] zodanig wijzigt dat de toepassing ervan met zes maanden wordt uitgesteld, moet een overeenkomstig verschil van zes maanden met de toepassingsdatum van amendement 77B van bijlage 3, amendement 13 van bijlage 14, amendement 40C van bijlage 6 en amendement 39 van bijlage 15 bij het Verdrag van Chicago worden aangemeld.

Artikel 3

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

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

[8] Gedelegeerde Verordening C(2020)710 final van de Commissie tot wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014 wat betreft de veiligheid van start- en landingsbanen en van luchtvaartgegevens.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter