BESCHLUSS (EU) 2020/1584 DES RATES

vom 26. Oktober 2020

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Annahme des Änderungsantrags 46 zu Anhang 6 Teil I und des Änderungsantrags 39 zu Anhang 6 Teil II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, den Aufschub der künftigen Anforderung der Ausstattung mit 25-Stunden-Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit zur Vermeidung unbeabsichtigter Folgen aufgrund der COVID-19-Pandemie betreffend, 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 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.

(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 ICAO-Rat sind sieben EU-Mitgliedstaaten vertreten.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen erlassen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.

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

(5) Jeder Staat, der es für undurchführbar erachtet, eine in Artikel 37 des Abkommens genannte internationale Richtlinie oder ein dort genanntes Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine solche internationale Richtlinie oder ein solches internationales Verfahren anzupassen, oder wenn er es für notwendig hält, Regeln zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie abweichen, setzt nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis.

(6) Die COVID-19-Pandemie hat sich negativ auf Luftfahrzeugbetreiber, Hersteller von Luftfahrzeugen und Zulieferer von Ausrüstungsherstellern ausgewirkt und die Entwicklung neuer Systeme verzögert. Die Luftfahrzeugbetreiber annullieren oder verschieben Lieferungen neuer Luftfahrzeuge, was dazu führt, dass für 2020 vorgesehene Lieferungen von Flugzeugen auf 2021 verschoben werden. Ein neu hergestelltes und für eine Lieferung im Jahr 2020 konfiguriertes Luftfahrzeug, dessen Auslieferung sich bis 2021 verzögert, muss entsprechend den ab dem 1. Januar 2021 geltenden Bestimmungen neu konfiguriert werden. Luftfahrzeugbetreiber und Luftfahrzeughersteller würden mit einer unverhältnismäßigen finanziellen Belastung konfrontiert, wenn diese Luftfahrzeuge nachgerüstet werden müssten. Aus diesem Grund plant die Kommission derzeit, durch Änderungen an der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, eine Verschiebung dieses Datums auf Unionsebene anzunehmen. Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit (CVR) wird verwendet, um die Untersuchung von Unfällen und Störungen zu unterstützen. Eine Verzögerung bei der Einführung einer CVR-Aufzeichnungsdauer von 25 Stunden anstelle der bisherigen zwei Stunden stellt kein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, sondern passt den Sicherheitsvorteil einer längeren CVR-Aufzeichnungsdauer an die aktuellen Gegebenheiten in der Luftfahrtbranche an. Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO zur Verbesserung der Flugsicherheit. Angesichts der beispiellosen Situation, die durch die COVID-19-Pandemie hervorgerufen wurde, und eines unerheblichen Sicherheitsrisikos sollte die Union diese Änderungen unterstützen.

(7) Es ist angebracht, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der 221. Tagung des ICAO-Rates zu Änderungsantrag 46 zu Anhang 6 Teil I und Änderungsantrag 39 zu Anhang 6 Teil II zu vertreten ist. Der Standpunkt sollte darin bestehen, diese Änderungen zu unterstützen, und ist von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Namen der Union handeln, zu vertreten

(8) Nach der Annahme des Änderungsantrags 46 zu Anhang 6 Teil I und des Änderungsantrags 39 zu Anhang 6 Teil II durch den ICAO-Rat ohne wesentliche Änderungen, die vom ICAO-Generalsekretär mit ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben wird, sollte der von allen Mitgliedstaaten der Union zu vertretende Standpunkt der Union darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung dieser Änderungen zu notifizieren —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der im Namen der Union auf der 221. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) zu vertretende Standpunkt besteht darin, den Änderungsantrag 46 zu Anhang 6 Teil I und Änderungsantrag 39 zu Anhang 6 Teil II des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt uneingeschränkt zu unterstützen.

(2) Für den Fall, dass der ICAO-Rat die Änderungsanträge 39 und 46 ohne wesentliche Änderungen annimmt, besteht der in Absatz 1 genannte Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, darin, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung der angenommenen Änderungen in Beantwortung des entsprechenden ICAO-Rundschreibens zu notifizieren.

Artikel 2

(1) Der in Artikel 1 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union vorgetragen, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam handeln.

(2) Der in Artikel 1 Absatz 2 genannte Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten der Union vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 26. Oktober 2020.

Im Namen des Rates
Der Präsident
M. ROTH