Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/2624

19.12.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/2624 DES RATES

vom 15. Dezember 2025

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2023/746 betreffend der Verlängerung seiner Geltungsdauer und betreffend seines Anhangs

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 am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit ihm wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organisation, ICAO) gegründet.

(2) Die Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago und ICAO-Vertragsstaaten, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Sechs Mitgliedstaaten sind derzeit im Rat der ICAO (im Folgenden „ICAO-Rat“) vertreten.

(3) Gemäß Artikel 37 des Abkommens von Chicago verabschiedet und ändert die ICAO internationale Richtlinien, Empfehlungen und Verfahren, die sich beispielsweise mit Kommunikationssystemen und Flugnavigationshilfen, sowie Flugverkehrsregeln und Flugsicherungskontrollverfahren und anderen Fragen befassen, die die Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Effizienz der Flugsicherung betreffen, soweit dies jeweils angebracht erscheint.

(4) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago hat jeder ICAO-Vertragsstaat, der es für undurchführbar hält, einer internationalen Richtlinie in jeder Hinsicht nachzukommen oder seine eigenen Vorschriften und Verfahren mit einer internationalen Richtlinie nach ihrer Änderung in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für nötig hält, Vorschriften oder Verfahren anzunehmen, die in irgendeiner Hinsicht von denjenigen abweichen, die durch eine internationale Richtlinie festgesetzt sind, der ICAO unverzüglich die Abweichungen seiner eigenen Vorschriften oder Verfahren von den durch die internationale Richtlinie festgelegten anzuzeigen. Bei Änderungen internationaler Richtlinien hat jeder Staat, der seine eigenen Vorschriften und Verfahren nicht entsprechend ändert, dies innerhalb von sechzig Tagen nach Annahme der Änderung der internationalen Richtlinie dem ICAO-Rat anzuzeigen oder anzugeben, was er zu veranlassen beabsichtigt.

(5) Nach Artikel 54 Buchstabe l des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) erlassen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge (im Folgenden „ICAO-Anhänge“) beifügen.

(6) Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago tritt jeder ICAO-Anhang und jede Änderung eines ICAO-Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Vorlage bei den ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines vom ICAO-Rat festgelegten längeren Zeitraums in Kraft, es sei denn, die Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten hat inzwischen ihre Ablehnung mitgeteilt. Sobald sie vom ICAO-Rat angenommen wurden und in Kraft getreten sind, sind internationale Richtlinien für alle ICAO-Vertragsstaaten, einschließlich aller Mitgliedstaaten der Union, gemäß dem Abkommen von Chicago, insbesondere den Artikeln 37 und 38, und innerhalb der darin festgelegten Grenzen verbindlich.

(7) Durch die internen Vorschriften der ICAO, insbesondere diejenigen, aufgrund derer die aktuellsten Fassungen von Dokumenten für Entscheidungen über neue SARP oder Änderungen von SARP dem ICAO-Rat erst spät zur Verfügung stehen, die von der ICAO für die ICAO-Vertragsstaaten festgelegten Fristen für die Anzeige von Abweichungen von internationalen Richtlinien sowie die Vielzahl der alljährlich anzuzeigenden Abweichungen in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement gestaltet es sich schwierig, den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt rechtzeitig für die Annahme neuer SARP oder Änderungen von SARP oder die Anzeige jeder Abweichung in einem auf Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gestützten Beschluss des Rates festzulegen.

(8) Daher ist es angemessen, die Kriterien und das zu befolgende Verfahren für die Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf die Annahme von SARP oder Änderungen von SARP — sofern diese SARP geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts im Bereich der Zivilluftfahrt maßgeblich zu beeinflussen — sowie im Hinblick auf Entscheidungen gemäß Artikel 90 des Abkommens von Chicago, SARP abzulehnen oder nicht abzulehnen, und im Hinblick auf die Anzeige von Abweichungen von internationalen Richtlinien gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago festzulegen.

(9) Angesichts der Besonderheit der Bereiche zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement im Vergleich zu anderen Bereichen, mit denen die ICAO befasst ist, insbesondere der hohen Zahl der in diesen Bereichen vom ICAO-Rat jährlich angenommenen SARP und der Zahl der alljährlich anzuzeigenden Abweichungen, sollte dieser Beschluss ausschließlich die zivile Flugsicherheit, die Flugsicherung und das Flugverkehrsmanagement betreffen, damit die Verfahren für die rasche Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf die Annahme von neuen SARP und Änderungen von SARP und die Entscheidungen, vom ICAO-Rat angenommene SARP oder Änderungen von SARP abzulehnen oder nicht abzulehnen, gestrafft und die zahlreichen Anzeigen effizient bearbeitet werden können.

(10) Die vom ICAO-Rat in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement angenommenen SARP können Angelegenheiten betreffen, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen und geeignet sein könnten, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen. Daher ist es effizient und angemessen, im Wege eines Beschlusses die Kriterien und das zu befolgende Verfahren für die Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts im Hinblick auf SARP in diesen Bereichen festzulegen, unbeschadet der Rechte und Verpflichtungen der Mitgliedstaaten als ICAO-Vertragsstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago. Auf Ebene der ICAO sind die SARP in den Bereichen zivile Flugsicherheit, Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement im Wesentlichen in den ICAO-Anhängen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 und 19 enthalten.

(11) Auf Unionsebene sind die in den SARP für zivile Flugsicherheit vorgesehenen Anforderungen im Wesentlichen Gegenstand der Verordnungen (EU) 2018/1139 ([1]) und (EG) Nr. 2111/2005 ([2]) des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte, insbesondere der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 ([3]), (EU) Nr. 748/2012 ([4]), (EU) Nr. 965/2012 ([5]), (EU) Nr. 139/2014 ([6]), (EU) Nr. 452/2014 ([7]), (EU) Nr. 1321/2014 ([8]) und (EU) 2015/640 ([9]) der Kommission, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission ([10]), der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission ([11]) und der Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 der Kommission ([12]).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([4]) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen oder die Abgabe von Compliance-Erklärungen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bauteile, Ausrüstungsteile, Steuerungs- und Überwachungsgeräte und Komponenten der Steuerungs- und Überwachungsgeräte sowie für die Anforderungen an die Befähigung von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

([5]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb nach der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([10]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

([11]) Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

([12]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/664 der Kommission vom 22. April 2021 über einen Rechtsrahmen für den U-Space (ABl. L 139 vom 23.4.2021, S. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

(12) Auf Unionsebene sind die in den SARP für Flugsicherung und Flugverkehrsmanagement vorgesehenen Anforderungen im Wesentlichen Gegenstand der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004 ([13]), (EG) Nr. 550/2004 ([14]) und (EU) 2024/2803 ([15]) des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission ([16]), der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission ([17]), der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission ([18]) und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission ([19]).

(13) Dieser Beschluss sollte nur die im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkte in Bereichen betreffen, in denen die Union die ausschließliche Zuständigkeit hat. Dieser Beschluss lässt die Möglichkeit des Rates unberührt, auf Vorschlag der Kommission auf Artikel 218 Absatz 9 AEUV gestützte Beschlüsse zur Festlegung des im Namen der Union in der ICAO zu vertretenden Standpunkts zu erlassen, insbesondere in Bereichen, die nicht in den Anwendungsbereich des vorliegenden Beschlusses fallen, auch wenn die geteilte Zuständigkeit der Union noch nicht ausgeübt wurde.

(14) Die Geltungsdauer des Beschlusses (EU) 2023/746 des Rates ([20]) sollte um einen weiteren Dreijahreszyklus der ICAO, nämlich bis zum 31. Dezember 2028, verlängert werden. Die Kommission sollte dem Rat eine schriftliche Bewertung der Anwendung des genannten Beschlusses vorlegen, die als Grundlage für eine mögliche Verlängerung oder Änderung des genannten Beschlusses dienen soll.

(15) Die Durchführung dieses Beschlusses sollte keine Verletzung der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach Unionsrecht oder ihrer internationalen Verpflichtungen nach dem Abkommen von Chicago bewirken.

(16) Für die Zwecke der Durchführung dieses Beschlusses sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission im Einklang mit dem Beobachterstatus der Union in enger Abstimmung gemäß ihrer Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit handeln.

(17) Der Beschluss (EU) 2023/746 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

([13]) Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj).

([14]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([15]) Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

([16]) Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme (ABl. L 336 vom 20.12.2011, S. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([18]) Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission (ABl. L 63 vom 6.3.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).

([19]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission vom 18. Juli 2018 zur Festlegung von Anforderungen an die Luftraumnutzung und von Betriebsverfahren in Bezug auf die leistungsbasierte Navigation (ABl. L 189 vom 26.7.2018, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

([20]) Beschluss (EU) 2023/746 des Rates vom 28. März 2023 zur Festlegung der Kriterien und des Verfahrens für die Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Hinblick auf die Annahme internationaler Richtlinien und Empfehlungen oder Änderungen daran und die Anzeige von Abweichungen von angenommenen internationalen Richtlinien zu vertreten ist (ABl. L 99 vom 12.4.2023, S. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj).

Artikel 1

Der Beschluss (EU) 2023/746 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Dieser Beschluss gilt bis zum 31. Dezember 2028.“

2. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Unter der Überschrift „Ziele“ erhält Nummer 4 folgende Fassung:

„4. Förderung der Entwicklung und des Einsatzes effizienter, leistungsstarker und interoperabler Flugsicherungsdienste gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004 und (EU) 2024/2803, und unter Berücksichtigung des globalen Flugsicherungsplans (Global Air Navigation Plan) und der Modernisierungen des Luftsystemblocks (aviation system block upgrades, ASBU);“

b) unter der Überschrift „Leitlinien“ erhält Nummer 2 Buchstabe c folgende Fassung:

„c) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Vorschriften, Strategien und Maßnahmen auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste (Air Traffic Management and Air Navigation Services, ATM/ANS), insbesondere im Einklang mit den Entschließungen A42-6, A42-7 und A42-8;“,

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 15. Dezember 2025.

Im Namen des Rates

Der Präsident

L. AAGAARD