



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 222. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderung 177 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 2, Änderung 108 zu Anhang 8, Änderung 90 zu Anhang 10 und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft

- i) den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 222. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderung 177 zu Anhang 1 (*Lizenzierung von Personal*), Änderung 47 zu Anhang 2 (*Luftverkehrsregeln*), Änderung 108 zu Anhang 8 (*Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen*), Änderung 90 zu Anhang 10 (*Flugfernmeldeverkehr*) und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu vertreten ist, und
- ii) den Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, nachdem die ICAO die Annahme der Änderung 177 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 2, der Änderung 108 zu Anhang 8, der Änderung 90 zu Anhang 10 und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 in Rundschreiben jeweils bekannt gegeben hat, mit denen sie die Mitgliedstaaten auffordert, entweder ihre Ablehnung, etwaige Abweichungen oder ihre Übereinstimmung mit den angenommenen Maßnahmen zu notifizieren.

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 („SARP“) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago tritt jeder Anhang oder jede Änderung eines 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 eine Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten in der Zwischenzeit ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

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.

Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein 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 — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.

2.3. Geplante Rechtsakte der ICAO und ihr Verhältnis zu den geltenden Unionsvorschriften

Es wird erwartet, dass der ICAO-Rat auf seiner 222. Tagung oder auf einer der nächsten Tagungen folgende Änderungen annimmt:

Änderung 177 zu Anhang 1 (*Lizenzierung von Personal*), die sich aus der Änderung zu den Systemen und Verfahren für den C2-Link ergibt;

Änderung 47 zu Anhang 2 (*Luftverkehrsregeln*), die sich auf die Anforderungen an ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme (RPAS) für die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen bezieht und sich aus Änderung 108 zu Anhang 8 ergibt;

Änderung 108 zu Anhang 8 (*Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen*) im Zusammenhang mit ferngesteuerten Luftfahrzeugsystemen (RPAS);

Änderung 90 zu Anhang 10 (*Flugfernmeldeverkehr*), Band V in Bezug auf das Frequenzband des C2-Links für RPAS und

den neuen Band VI zu Anhang 10 in Bezug auf die Systeme und Verfahren für den C2-Link für RPAS (im Folgenden „der geplante Rechtsakt“).

Mit dem geplanten Rechtsakt werden die nachstehenden Zwecke verfolgt:

Bestehende SARP in Anhang 8 des Abkommens von Chicago werden geändert, indem in Anhang 8 Teil I Begriffsbestimmungen und Vorschriften aufgenommen werden, die speziell in den in den neuen Teilen VIII, IX und X enthaltenen Richtlinien verwendet werden. Er enthält auch Vorschläge zu Anhang 8 Teil II, die einen Überblick über die allgemeinen Verfahren für die Erteilung von Lufttüchtigkeitszeugnissen und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit für ferngesteuerte Luftfahrzeuge (RPA) geben.

In Anhang 8 des Abkommens von Chicago soll ein neuer Teil VIII für RPA aufgenommen werden.

In Anhang 8 des Abkommens von Chicago soll ein neuer Teil IX für ferngesteuerte Hubschrauber aufgenommen werden.

In Anhang 8 des Abkommens von Chicago soll ein neuer Teil X für Bodenstationen (Remote Pilot Stations, RPS) aufgenommen werden.

In Anhang 2 Anlage 4 des Abkommens von Chicago soll eine Änderung aufgenommen werden, die sich aus den Änderungen des Anhangs 8 ergibt.

Bestehende SARP in Anhang 10 Band V des Abkommens von Chicago, die Vorgaben zur Verwaltung der allein für die Steuerungs- und Kontrolllinks (C2-Link) oder ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme (RPAS) genutzten Funkfrequenzen enthalten, sollen geändert werden.

In Anhang 10 soll ein neuer Band VI aufgenommen werden (Kommunikationssysteme und -verfahren für den C2-Link für ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme).

Die Anhänge 1 und 2 sollen an die Änderungen angepasst werden, die sich aus der Änderung von Anhang 10 Band V und der Einführung des neuen Bands VI in Anhang 10 ergeben.

Die vorgeschlagenen Änderungen sollen am 28. November 2024 anwendbar werden.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Die wichtigsten Änderungen und deren Bezug zu geltendem Unionsrecht

Das ICAO-Gremium für ferngesteuerte Luftfahrzeugsysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems Panel, RPASP) wurde mit der Entwicklung von SARP, Handbüchern und Anleitungsmaterial beauftragt, um so den Weg für den grenzüberschreitenden Betrieb ferngesteuerter Luftfahrzeuge nach Instrumentenflugregeln zu ebnen. Die Mitgliedstaaten wurden mit den ICAO-Rundschreiben AN 7/67.1.1-19/52 und AN 3/5.12-19/53 zu den vorgeschlagenen Änderungen konsultiert, auch zu den Vorschlägen zur Änderung der Anhänge 8 und 10 und den sich daraus ergebenden Änderungen der Anhänge 1 und 2 des Abkommens von Chicago. Diese Vorschläge sind Teil einer Reihe von Änderungen, die nacheinander vorgelegt werden.

Die ursprünglich mit dem Rundschreiben AN 3/5.12-19/53 vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Lufttüchtigkeit von ferngesteuerten Starrflügel Luftfahrzeugen, von ferngesteuerten Hubschraubern und Bodenstationen (RPS). Diese SARP wurden für RPAS entwickelt, die dem Musterzulassungsverfahren unterzogen werden, das mit dem ICAO-Dokument 10019 und dem RPAS-Handbuch in Einklang steht und durch den Inhalt und die Annahmen des RPAS-CONOPS (Concept of Operations) der ICAO noch verstärkt werden.

Aufgrund des integrierten Charakters der RPAS kann die Musterzulassung für RPS dem Inhaber einer RPA-Musterzulassung im Wege eines RPA-Musterzulassungsverfahrens erteilt werden. Dies schließt nicht aus, dass eine RPS gesondert genehmigt werden kann. Der C2-Link ist ein wichtiger Bestandteil eines RPAS und dessen Lufttüchtigkeit, weshalb er als eine Komponente in die Musterzulassung aufgenommen wurde.

Die ursprünglich mit Rundschreiben AN 7/67.1.1-19/52 vorgeschlagenen Änderungen betreffen den Steuerungs- und Kontrolllink (C2-Link) und umfassen technologieneutrale SARP zu C2-Link-Verfahren und C2-Link-Systemen. Der C2-Link dient dem Informationsaustausch zwischen den beiden physischen Hauptkomponenten der RPAS: der Bodenstationen (RPS) und dem ferngesteuerten Luftfahrzeug (RPA). Der C2-Link ist daher die logische, wenn auch physisch realisierte Verbindung für den Informationsaustausch zwischen den RPS und den RPA, die Fernpiloten in die Lage versetzt, die RPAS sicher in das globale Betriebsumfeld der Luftfahrt, insbesondere in den Bereichen Kommunikation, Navigation und Überwachung, zu integrieren. Diese SARP bilden das erste von zwei geplanten C2-Link-Paketen.

Das RPASP arbeitet derzeit an einem zweiten und detaillierteren Paket mit technologiespezifischen SARP, die voraussichtlich im Jahr 2022 vorliegen werden.

Im Anschluss an die Beiträge der EASA zum Rundschreiben AN 3/5.12-19/53 schlugen viele EU-Mitgliedstaaten vor, dass angesichts der noch festzulegenden Aufteilung der jeweiligen Zuständigkeiten zwischen Betreiber und Konstrukteur die Konsultation per Rundschreiben so lange verlängert werden sollte, bis ein Entwurf für die Änderung von Anhang 6 vorliegt, und dass die Annahme der Änderungen der Anhänge 6 und 8 parallel durchgeführt werden sollte, insbesondere im Hinblick auf die Zulassung von Bodenstationen (RPS) und die Zuständigkeiten der Vertragsstaaten in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der RPS. Dieser Vorschlag wurde von der ICAO abgelehnt, was die Umsetzung der

einschlägigen ICAO-SARP in Unionsrecht erschweren könnte, da erst geklärt werden muss, wie sich die Zuständigkeiten für die RPS auf Konstrukteur und Betreiber aufteilen.

Die geplanten Änderungen können den Inhalt von EU-Recht maßgeblich beeinflussen, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 748/2012¹, die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014², die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011³, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012⁴ und möglicherweise die Verordnung (EU) Nr. 452/2014⁵ und die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373⁶ der Kommission. Damit der geltende Rechtsrahmen im Hinblick auf die Regulierung der Konstruktion, der Musterzulassung und des Betriebs von RPAS über internationale Grenzen hinweg und über dem offenen Meer geändert werden kann, müssen neue ICAO-SARP in das EU-Recht eingeführt werden.

3.2. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Die Union erkennt an, dass ein harmonisierter Rechtsrahmen auf internationaler Ebene für die Konstruktion und Musterzulassung ferngesteuerter Luftfahrzeuge sowie dafür geschaffen werden muss, dass diese Luftfahrzeuge über internationale Grenzen hinweg und über dem offenen Meer nach Instrumentenflugregeln betrieben werden können. Die in den beiden ICAO-Rundschreiben vorgeschlagenen Änderungen unterstützen dieses Ziel.

Daher besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, die vorgeschlagenen Änderungen insgesamt zu unterstützen.

Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagenen Änderungen des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Abänderungen annimmt, besteht der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, darin, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung der angenommenen Änderungen als Reaktion auf die entsprechenden ICAO-Rundschreiben zu notifizieren. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem 28. November 2024, dem geplanten Geltungsbeginn der neu verabschiedeten SARP, von diesen abweicht, sollte der ICAO eine Abweichung konkret von diesen SARP notifiziert werden.

¹ 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 Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

² 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).

³ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 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 311 vom 25.11.2011, 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. 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).

⁶ 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).

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

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 ist⁷.

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“⁸.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“), eingesetztes Gremium.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago nimmt der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – an. Hierbei handelt sich um rechtswirksame Akte. Die Notifizierung einer Ablehnung oder von Abweichungen und der Inhalt dieser Notifizierungen könnten Einfluss auf bestimmte Rechtswirkungen dieser Rechtsakte haben. Daher fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union in Bezug auf solche Notifizierungen in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Die geplanten Rechtsakte können den Inhalt von EU-Recht maßgeblich beeinflussen, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 748/2012⁹, die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014¹⁰, die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011¹¹, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012¹² und möglicherweise die Verordnung (EU) Nr. 452/2014¹³ und die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373¹⁴ der

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

⁸ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

⁹ 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 Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

¹⁰ 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).

¹¹ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 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 311 vom 25.11.2011, S. 1).

¹² 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).

¹³ 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

Kommission. Damit der geltende Rechtsrahmen im Hinblick auf die Regulierung der Konstruktion, der Musterzulassung und des Betriebs von RPAS über internationale Grenzen hinweg und über dem offenen Meer geändert werden kann, müssen neue ICAO-SARP in das EU-Recht eingeführt werden. Daher müssen die EU-Rechtsvorschriften entsprechend geändert werden.

Hauptzweck der vorgeschlagenen Änderungen ist die Schaffung eines Rechtsrahmens für die Konstruktion und Musterzulassung ferngesteuerter Luftfahrzeuge sowie für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge nach Instrumentenflugregeln über internationale Grenzen hinweg und über dem offenen Meer. In dieser Angelegenheit hat die Union die ausschließliche Außenkompetenz nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV.

Mit dem verabschiedeten Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Abkommens 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. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des angenommenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem angenommenen 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.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Wesentlicher Zweck und Inhalt der angenommenen Rechtsakte ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

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

4.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 133 vom 6.5.2014, S. 12).

¹⁴ 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).

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union auf der 222. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderung 177 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 2, Änderung 108 zu Anhang 8, Änderung 90 zu Anhang 10 und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt 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“) 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 (SARP) erlassen und sie dem Abkommen von Chicago als Anhänge beifügen.
- (4) Der ICAO-Rat plant, auf seiner 222. Tagung die Änderung 177 zu Anhang 1 (*Lizenzierung von Personal*), Änderung 47 zu Anhang 2 (*Luftverkehrsregeln*), Änderung 108 zu Anhang 8 (*Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen*), Änderung 90 zu Anhang 10 (*Flugfernmeldeverkehr*) Band V über C2-Link-Systeme und -Verfahren für RPAS sowie einen neuen Band VI zu Anhang 10 des Abkommens von Chicago anzunehmen.
- (5) Hauptzweck der vorgeschlagenen Änderungen ist die Schaffung eines Rechtsrahmens für die Konstruktion und Musterzulassung ferngesteuerter Luftfahrzeuge sowie für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge nach Instrumentenflugregeln über internationale Grenzen hinweg und über dem offenen Meer. Die Union unterstützt nachdrücklich die Bemühungen der ICAO zur Festlegung dieses Rechtsrahmens.
- (6) Da die Änderung 177 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 2, Änderung 108 zu Anhang 8, Änderung 90 zu Anhang 10 Band V und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 für die Union bindend sind und den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich beeinflussen können, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 748/2012¹⁵, die

¹⁵ Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für

Verordnung (EU) Nr. 1321/2014¹⁶, die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011¹⁷, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012¹⁸ und möglicherweise die Verordnung (EU) Nr. 452/2014¹⁹ und die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373²⁰ der Kommission, sollte der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt festgelegt werden.

- (7) Der Standpunkt der Union auf der 222. Tagung des ICAO-Rates oder einer darauffolgenden Tagung in Bezug auf die Annahme der geplanten Änderung 177 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 2, Änderung 108 zu Anhang 8, Änderung 90 zu Anhang 10 Band V und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10, wie in den Rundschreiben AN 7/67.1.1-19/52 und AN 3/5.12-19/53 dargelegt, sollte darin bestehen, diese Änderungen in ihrer Gesamtheit zu unterstützen. Dieser Standpunkt sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Namen der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden.
- (8) Nach Annahme werden die Änderungen der Anhänge 1, 2, 8 und 10 des Abkommens von Chicago für alle ICAO-Mitgliedstaaten, einschließlich aller EU-Mitgliedstaaten, gemäß dem Abkommen von Chicago und innerhalb der in diesem Abkommen festgelegten Grenzen verbindlich sein.
- (9) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar erachtet, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder sein eigenes Regelwerk oder seine Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein 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 — unverzüglich die ICAO über die Unterschiede zwischen seinen eigenen Praktiken und der Praxis der internationalen Richtlinie in Kenntnis setzen.
- (10) Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago tritt jeder Anhang oder jede Änderung eines Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Übermittlung an die ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines längeren vom ICAO-Rat vorgeschriebenen

Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

¹⁶ 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).

¹⁷ Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 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 311 vom 25.11.2011, S. 1).

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

Zeitraums in Kraft, sofern nicht eine Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten in der Zwischenzeit ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

- (11) Nach der Annahme der Änderung 177 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 2, der Änderung 108 zu Anhang 8, der Änderung 90 zu Anhang 10 Band V und der Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär in einem ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben werden, sollte der Standpunkt der Union darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung zu notifizieren. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem 28. November 2024, dem geplanten Geltungsbeginn der neu verabschiedeten SARP, von diesen abweicht, sollte der ICAO eine Abweichung konkret von diesen SARP notifiziert werden. Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union vertreten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 222. Tagung des ICAO-Rates oder einer darauffolgenden Tagung zu vertreten ist, besteht darin, die geplante Änderung 177 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 2, Änderung 108 zu Anhang 8, Änderung 90 zu Anhang 10 Band V und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 des Abkommens von Chicago in ihrer Gesamtheit zu unterstützen.
- (2) Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagenen Änderungen des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Abänderungen annimmt, besteht der Standpunkt, der im Namen der Union im Hinblick auf die in Absatz 1 genannte geplante Änderung 177 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 2, Änderung 108 zu Anhang 8, Änderung 90 zu Anhang 10 Band V und die Annahme des neuen Bands VI zu Anhang 10 des Abkommens von Chicago zu vertreten ist, darin, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung der angenommenen Änderungen als Reaktion auf die entsprechenden ICAO-Rundschreiben zu notifizieren. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem 28. November 2024, dem geplanten Geltungsbeginn der neu verabschiedeten SARP, von diesen abweicht, sollte der ICAO eine Abweichung konkret von diesen SARP notifiziert werden.

Artikel 2

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

Der in Artikel 1 Absatz 2 genannte Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten der Union vorgetragen.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*