



Brüssel, den 18. Januar 2022
(OR. en)

5149/22

Interinstitutionelles Dossier:
2022/0003(NLE)

AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Januar 2022
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 10 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 225. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, der Änderung 18 zu Anhang 17 und der Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 10 final.

Anl.: COM(2022) 10 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.1.2022

COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 225. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, der Änderung 18 zu Anhang 17 und der Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung

- i) des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 225. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu vertreten ist und zwar im Zusammenhang mit der geplanten Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, der Änderung 18 zu Anhang 17 und der Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt sowie
- ii) des Standpunkts, der im Namen der Union zu vertreten ist, sobald die ICAO die Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, der Änderung 18 zu Anhang 17 und der Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt in den entsprechenden Rundschreiben verkündet und ihre Vertragsstaaten aufgefordert hat, entweder deren Ablehnung, etwaige Abweichungen oder die Einhaltung der verabschiedeten 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. Im Zeitraum 2019 bis 2022 sind 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 („SARPs“) — 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 225. Tagung oder auf einer der nächsten Tagungen folgende Änderungen annimmt:

- Änderung 178 zu Anhang 1 in Bezug auf die globale Anerkennung elektronischer Lizenzen für das Personal (EPL);
- Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I in Bezug auf EDTO, Säuglingsschwimmwesten, Bodennäherungswarnsysteme, Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsysteme und operationelle Anrechnung;
- Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II in Bezug auf operationelle Anrechnung und entsprechende Bestimmungen der allgemeinen Luftfahrt für die Rettung und Feuerbekämpfung;
- Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III in Bezug auf operationelle Anrechnung, Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten für den Langstrecken-Hubschrauberbetrieb und gefährliche Güter;
- Änderung 7 zu Anhang 7 in Bezug auf die Registrierung, Streichung aus dem Register und Übertragung der Registrierung von Luftfahrzeugen;
- Änderung 109 zu Anhang 8 in Bezug auf die staatlichen Zuständigkeiten im Falle von Änderungen und Reparaturen durch Dritte, Bestimmungen zur Brandunterdrückung im Frachtraum und Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen, die nicht in dem Staat registriert sind, der die Genehmigung für die Instandhaltungsorganisation erteilt hat;
- Änderung 91 zu Anhang 10, Band IV in Bezug auf die Einführung des bordseitigen Kollisionswarnsystems X (ACAS X) und die Verringerung des Auftretens falscher ACAS-Warnmeldungen bei Luftfahrzeugen mit moderner ACAS-Funktion mit hybrider Überwachungskapazität;
- Änderung 17 zu Anhang 14 Band I in Bezug auf Rettung und Feuerbekämpfung in der allgemeinen Luftfahrt;
- Änderung 18 zu Anhang 17, die sich aus der Überprüfung von Anhang 17 auf der 32. Sitzung des vom 31. Mai bis 4. Juni 2021 tagenden Luftsicherheitspanels (AVSECP/32) ergeben hat;

- Änderung 29 zu Anhang 9 in Bezug auf den Umgang der Luftfahrt mit Krankheitsausbrüchen und die Bekämpfung des Menschenhandels, die auf die Empfehlungen der zwölften Sitzung des vom 13. bis 23. Juli 2021 tagenden Facilitation Panels (FALP/12) zurückgeht,

(die „geplanten Rechtsakte“).

Mit den geplanten Rechtsakten werden die nachstehenden Zwecke verfolgt:

Änderung 178 zu Anhang 1

Aufnahme von Kapitel 5 „Spezifikationen für Personallizenzen“ in Anhang 1 in Bezug auf die Einführung eines Systems für elektronische Lizenzen für das Personal (EPL), um die Effizienz und die globale Anerkennung solcher Lizenzen zu verbessern.

Die Änderung soll ab dem 3. November 2022 gelten.

Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I

In Bezug auf EDTO soll Kapitel 4 geändert und die gesamte Anlage C gestrichen werden. Die Änderung bezieht sich auf für EDTO signifikante Systeme und soll klarstellen, dass die maximale Begrenzung einer EDTO-Ausweichstrecke nicht überschritten werden darf und dass dies bei der Flugvorbereitung zu berücksichtigen ist. Anlage C als Anleitungsmaterial soll gestrichen werden, da das EDTO-Handbuch (Dok. 10085) einen vollständigen Leitfaden zu EDTO enthält.

In Bezug auf Schwimmwesten für Säuglinge soll in Anhang 6 Teil I eine neue Anmerkung mit zusätzlichen Leitlinien für das Mitführen von Säuglingsschwimmwesten aufgenommen werden. Die Vertragsstaaten sind rechtlich nicht verpflichtet, die Einhaltung oder Abweichungen von Bekanntmachungen zu notifizieren.

Bezüglich der Bodennäherungswarnsysteme (GPWS) soll vor dem Hintergrund der Überprüfung der jüngsten Unfälle die bestehende Empfehlung in Anhang 6 Teil I in Bezug auf GPWS für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von 5 700 kg oder weniger, die zur Beförderung von mehr als fünf, jedoch nicht mehr als neun Fluggästen zugelassen sind, auf eine Richtlinie angehoben werden.

In Bezug auf Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsysteme (ROAA) sollen in Kapitel 1 eine neue Richtlinie sowie neue Definitionen eingeführt werden, die den Direkteinbau von ROAAS in Luftfahrzeuge im gewerblichen Luftverkehr vorschreiben.

Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II und Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III in Bezug auf leistungsbasierte Flugplatz-Betriebsminima (PBAOM) und Flugschreiber

Das PBAOM-Konzept bietet die Möglichkeit, operationelle Anrechnungen zu gewähren, indem auf der Grundlage der Leistung der bodenseitigen Infrastruktur und der Luftfahrzeugsysteme niedrigere Betriebsminima gelten.

Die Änderungen von Anhang 6 dienen u. a. dazu, Verweise auf konkrete Systeme – wie Enhanced-Vision-Systeme (EVS) und Head-Up-Displays (HUD) – zu vermeiden und den Wortlaut allgemeiner und technologieneutral zu halten, damit weitere Entwicklungen in diesem Bereich abgedeckt werden können. Eine weitere Änderung besteht in der Einführung der Definitionen von Luftfahrzeugen mit Grundausrüstung und fortgeschrittener Ausrüstung – die Luftfahrzeuge mit fortgeschrittener Ausrüstung verfügen über eine zusätzliche Ausrüstung, die über die betrieblichen Erfordernisse hinausgeht, während die Luftfahrzeuge mit Grundausrüstung nur über die erforderliche Ausrüstung verfügen und damit nicht für operationelle Anrechnungen in Frage kommen. Diese Änderung ist ein erster Schritt im

Hinblick auf die Einführung des PBAOM-Konzepts im gewerblichen Flugbetrieb, die das Konzept verdeutlicht und eine allgemeinere Formulierung der Richtlinien ermöglicht.

Darüber hinaus wird Anlage H zu Anhang 6 Teil I gestrichen, da Informationen über den Einsatz automatischer Landesysteme, Head-Up-Displays und von Sichtsystemen nunmehr im Handbuch zum Allwetterbetrieb (Dok. 9365) enthalten sind. Die Vertragsstaaten sind rechtlich nicht verpflichtet, die Einhaltung oder Abweichungen von Anleitungsmaterial zu notifizieren.

Die bestehenden Richtlinien in Anhang 6 in Bezug auf Flugschreiber sollen dahingehend geändert werden, dass Hersteller und Installateure von Flugschreibern nunmehr aufgefordert sind, die für die Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit der Flugschreiber erforderlichen Informationen bereitzustellen. Die Anforderungen enthalten auch klare Angaben dazu, in welchen Abständen der betreffende Flugschreiber instandgehalten werden muss.

Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II und Änderung 17 zu Anhang 14 Band I in Bezug auf Bestimmungen der allgemeinen Luftfahrt für die Rettung und Feuerbekämpfung;

In Anhang 6 Teil II Abschnitt 2 (Betrieb der allgemeinen Luftfahrt) soll eine neue Empfehlung und in Anhang 6 Teil II Abschnitt 3 (Groß- und Turbojetflugzeuge) sowie in Anhang 14 Band I in Kapitel 9 sollen neue Richtlinien aufgenommen werden.

In Anhang 6 Teil II Abschnitte 2 und 3 sollen klare Vorgaben dazu aufgenommen werden, dass der Betreiber die Verfügbarkeit von Einrichtungen und Diensten für die Rettung und Feuerbekämpfung auf dem Flugplatz, auf dem der Flugbetrieb stattfinden soll, prüfen muss.

Mit der vorgeschlagenen Empfehlung in Anhang 6 Teil II Abschnitt 2 soll betroffenen Betreibern der allgemeinen Luftfahrt (im EU-System nichtgewerbliche Betreiber von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCO)), die Möglichkeit gegeben werden, die Eignung des Flugplatzes für den vorgesehenen Flugbetrieb zu bewerten und die Verfügbarkeit von Einrichtungen für die Rettung und Feuerbekämpfung in diese Bewertung einzubeziehen. Im Falle von Betreibern, die unter Anhang 6 Teil II Abschnitt 3 fallen (im EU-System nichtgewerbliche Betreiber von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCC)) und über ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) verfügen müssen, sollte in das SMS aufgenommen werden, dass bei der Wahl des Flugplatzes für den Flugbetrieb geeignete Einrichtungen für Rettung und Feuerbekämpfung geprüft werden müssen.

Darüber hinaus schlägt die ICAO vor, die allgemeine Luftfahrt von den Bestimmungen für Rettung und Feuerbekämpfung in Anhang 14 — Flugplätze, Band I — Flugplatzgestaltung und Flugbetrieb — auszunehmen. Einige Staaten interpretieren den derzeitigen Wortlaut so, dass alle Flugplätze, unabhängig von Größe und Art des Flugbetriebs, über eigene Einrichtungen für Rettung und Feuerbekämpfung verfügen müssen. Für kleine, ausschließlich der allgemeinen Luftfahrt dienende Flugplätze stellt dies eine große Belastung dar, was schon dazu geführt hat, dass die Betriebsstunden begrenzt wurden oder sogar der Flugplatz geschlossen wurde. Allein die vorübergehende Schließung oder Begrenzung der Betriebsstunden von Flughäfen ist schon eine Gefahr, insbesondere für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt, deren Kraftstoffpalette kleiner ist, deren Betrieb häufig auf Tageslicht beschränkt ist und die stärker vom Wetter abhängig sind. Die derzeitigen Anforderungen an Rettung und Feuerbekämpfung sind unverhältnismäßig, da es aufgrund der kleineren Masse, der geringeren Start- und Landegeschwindigkeiten und der begrenzten Kraftstoffkapazität der kleineren Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt eher unwahrscheinlich ist, dass es bei Start oder Landung zu Unfällen kommt, die eine Flugplatzfeuerwehr notwendig machen.

Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III

Dies betrifft in Bezug auf Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten für den Langstrecken-Hubschrauberbetrieb Änderungen der Richtlinien und Empfehlungen zur Aufhebung der derzeit empfohlenen Praxis, Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten in Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen nicht zu nutzen. Betreiber sind nunmehr aufgefordert, bei der Entscheidung über die Nutzung von Ausweichmöglichkeiten alle relevanten Faktoren zu berücksichtigen. Die Änderung soll es einem Betreiber ermöglichen, vorbehaltlich der Durchführung einer Risikobewertung eine Offshore-Ausweichlandemöglichkeit in Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen zu planen. Ziel ist, dass ein Betreiber sicher und effizient das Verhältnis zwischen Nutzlast und den Anforderungen an Kraftstoff, Reichweite und Umleitungen optimiert und dabei mindestens das in der derzeitigen Bestimmung festgelegte Sicherheitsniveau aufrechterhält.

In Bezug auf das Mitführen gefährlicher Güter in Hubschraubern soll in Anhang 6 Teil III ein neues Kapitel 12 eingefügt werden. Teil III enthält derzeit keine angemessenen Richtlinien, sodass insbesondere die Zuständigkeiten des Betreiberstaates nicht geregelt sind. Solche Bestimmungen sind erforderlich, um die sichere Aufsicht über den Flugbetrieb mit gefährlichen Gütern zu gewährleisten und die Anforderungen an Betreiber zu präzisieren, die nicht befugt sind, gefährliche Güter zu befördern. Die Bestimmungen beruhen auf denen in Anhang 6 Teil I und wurden für Anhang 6 Teil III angepasst. Die Bestimmungen stehen im Einklang mit den Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (Dok. 9284, Technische Anweisungen).

Die Änderungen zu Anhang 6 Teile I, II und III sowie Anhang 14 Band I sollen ab dem 3. November 2022 gelten.

Änderung 7 zu Anhang 7

Ziel ist die leichtere Übertragung eines Luftfahrzeugs von einem Staat zu einem anderen, die Harmonisierung der gegenwärtigen Praxis sowie die Förderung von Transparenz und Kohärenz beim Austausch der Eigentumsdaten eines Luftfahrzeugs zwischen Staaten.

Die Eintragung eines Luftfahrzeugs soll dahingehend geändert werden, dass im Eintragungsschein angegeben werden muss, dass dieser entweder auf den Eigentümer des Luftfahrzeugs, dessen Betreiber oder auf eine andere Person ausgestellt wird. Mit dieser Änderung soll der üblichen gewerblichen Praxis in der Luftfahrtbranche Rechnung getragen werden, dass Luftfahrzeuge beispielsweise geleast und damit von einer anderen Stelle als dem Eigentümer des Luftfahrzeugs betrieben werden.

Für die Streichung eines Luftfahrzeugs aus dem Register soll die Anforderung eingeführt werden, dass eine entsprechende Bescheinigung über die Streichung aus dem Register ausgestellt wird. Derzeit sind das Format und die Angaben in den von vielen Staaten ausgestellten Bekanntmachungen oder Bescheinigungen über die Streichung eines Luftfahrzeugs aus dem Register nicht standardisiert, was zu Verzögerungen bei der Eintragung führt.

Änderung 7 zu Anhang 7 soll ab dem 2. November 2023 gelten. Die Bestimmungen über den Eintragungsschein sollen jedoch ab dem 26. November 2026 gelten.

Änderung 109 zu Anhang 8

Die SARP in Anhang 8 sollen geändert werden, um noch deutlicher zu machen, dass Staaten, die Änderungen und Reparaturen genehmigen (d. h. die Staaten der Konstruktionsänderung), ein klares Verständnis ihrer Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit haben müssen, und um klarzustellen, welche Auslegungsmöglichkeiten für die Brandunterdrückung in Frachträumen von Großflugzeugen, Hubschraubern und Kleinflugzeugen bestehen. Ferner wird ein Vermerk hinzugefügt, in dem klargestellt wird,

dass die vorgeschlagenen Bestimmungen in Teil II Kapitel 6 keinen Hinderungsgrund für eine Instandhaltungsorganisation darstellen, Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen durchzuführen, die nicht in dem Staat, der die Genehmigung als Instandhaltungsorganisation erteilt hat, eingetragen sind, sowie an Luftfahrzeugen ohne Registrierung. Die Vertragsstaaten sind rechtlich nicht verpflichtet, die Einhaltung oder Abweichungen von Bekanntmachungen zu notifizieren.

Die Änderung 109 zu Anhang 8 gilt ab dem 3. November 2022.

Änderung 91 zu Anhang 10, Band IV

Die bestehenden SARP in Anhang 10 Teil IV sollen dahingehend geändert werden, dass das bordseitige Kollisionswarnsystem X (ACAS X) eingeführt wird, um die Sicherheit zu verbessern, unnötige Warnmeldungen zu verringern, neue Verfahren aufzunehmen und den Einsatz anderer Überwachungsquellen zur Unterstützung neuer Luftfahrzeugmuster zu ermöglichen sowie das Auftreten falscher ACAS-Warnmeldungen zu verringern. Die Änderung soll ab dem 3. November 2022 gelten.

Änderung 18 zu Anhang 17

In Anhang 17 sollen neue SARP bzw. Änderungen bereits vorhandener SARP in Bezug auf die Sicherheitskultur, die Sicherheitsprogramme für Luftfahrzeugbetreiber, Methoden zur Erkennung von Sprengstoffen im aufgegebenen Gepäck sowie nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt aufgenommen werden. Änderung 18 soll ab November 2022 gelten.

Änderung 29 zu Anhang 9

Die vorgeschlagene Änderung 29 zu Anhang 9 enthält unter anderem neue bzw. überarbeitete Bestimmungen über Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit, die Gefahrenabwehr bei Reisen, Gesundheitsnachweise, Hilfs- und Rückführungsflüge, Erleichterungen bei der Beförderung von Menschen mit Behinderungen, Unterstützung von Flugzeugunfallopfern und ihrer Familien, Menschenhandel und eine geringfügige Änderung eines Vermerks zu Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Präzisierung des Begriffs „Push“.

Insbesondere im Bereich Gesundheit billigte der Luftverkehrsausschuss (ATC) (C-DEC 219/3) am 15. April 2020 das Mandat einer Task Force, die den Auftrag erhielt, alle gesundheitsrelevanten SARP in Anhang 9 und entsprechendes Anleitungsmaterial zu überprüfen sowie Vorschläge für neue bzw. überarbeitete Bestimmungen des Anhangs 9 und einschlägiges Anleitungsmaterial auszuarbeiten. Damit sollen den Staaten wirksame, durch die Luftfahrtbehörden umzusetzende ICAO-Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden, die Anforderungen an Luftfahrzeug- und Flughafenbetreiber sowie an andere Akteure enthalten.

Bei der Prüfung der Aufnahme neuer und überarbeiteter gesundheitsbezogener SARP hat die Task Force neue Begriffsbestimmungen und Änderungen des Kapitels 1 (Desinsektion und Desinfektion von Luftfahrzeugen), des Kapitels 6 (Flugplatz-Notfallplan zur Erfassung von Krankheitsausbrüchen) und des Kapitels 8 (Erfassung von Gesundheitsdokumenten, Förderung digitaler Lösungen, soweit möglich) vorgeschlagen und sich auf die Einführung eines neuen Kapitels (Kapitel 10) in Anhang 9 – „Facilitation“ (Erleichterungen) – geeinigt. In dem neuen Kapitel 10 sollen neue und überarbeitete gesundheitsbezogene SARP zusammengefasst werden, wobei auch einige bestehende gesundheitsbezogene SARP aus anderen Kapiteln in Anhang 9 in das vorgeschlagene neue Kapitel 10 übertragen werden sollen. Dieses Kapitel wird die drei Abschnitte „A. Internationale Gesundheitsbestimmungen und entsprechende Maßnahmen“, „B. Prüfung von Gesundheitsdokumenten“ und „C. Prävention und Eindämmung von übertragbaren Krankheiten“ umfassen. Aufgrund der intensiven Arbeit an den neuen und überarbeiteten SARP und der zeitlichen Zwänge war die

Task Force jedoch nicht in der Lage, die SARP zu bündeln, um ein neues Kapitel 10 in vollem Umfang zu erstellen.

Das 12. „Facilitation“-Panel hat die Empfehlungen der Taskforce und die von ihr vorgeschlagenen SARP geprüft und mit zusätzlichen Anmerkungen in seinen Abschlussbericht aufgenommen. Einige SARP wurden während der Panel-Sitzung geändert, sodass ein Konsens unter den Teilnehmern hergestellt werden konnte. Gegenstand der Gespräche waren die Strategie der Kontaktnachverfolgung und der Status der Gesundheitsdokumente bei der Ein- oder Durchreise. Darüber hinaus hat sich das Panel bereit erklärt, geringfügige Änderungen in das Reiseformular (PLF) aufzunehmen.

Darüber hinaus wurde von der Arbeitsgruppe „Facilitation Panel on Human Trafficking“ (WGHT) der ICAO eine umfassende Strategie entwickelt. Diese beinhaltet die Entwicklung von Leitlinien und die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei folgenden Maßnahmen:

- a) Ausarbeitung und Umsetzung einer umfassenden, auf Erleichterungen beruhende Strategie zur Bekämpfung des Menschenhandels in der Zivilluftfahrt und
- b) Festlegung von Strategien und Protokollen im Zusammenhang mit der Reaktion auf mutmaßliche Vorfälle von Menschenhandel, die klare Vorgaben für die Meldung an die Strafverfolgungsbehörden, die Reaktion auf Fälle von potenziellem Menschenhandel und die Koordinierung zwischen staatlichen Stellen, zwischen Staaten und mit Interessenträgern (einschließlich Flughäfen und Luftfahrtunternehmen) umfassen.

Diese umfassende Strategie ergänzt die bestehenden Strategien, Leitlinien und sonstigen Ressourcen der ICAO zur Bekämpfung des Menschenhandels, die entwickelt wurden, um dem Luftfahrtsektor bei seinen Bemühungen zur Bekämpfung des Menschenhandels Orientierung zu geben, darunter eine allgemeine Entschließung, zwei Empfehlungen, Ausbildungsleitlinien, Leitlinien für die Meldung, ein Schulungsprogramm und eine Umfrage unter den Mitgliedstaaten.

Diese in Änderung 29 enthaltenen Neuerungen sollen ab November 2022 gelten.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Die wichtigsten Änderungen und deren Bezug zu geltendem Unionsrecht

Änderung 178 zu Anhang 1 in Bezug auf die globale Anerkennung elektronischer Lizenzen für das Personal (EPL)

Als Reaktion auf die Empfehlungen der 39. Tagung der ICAO-Versammlung analysierte das ICAO-Sekretariat die Durchführbarkeit der Ausarbeitung von unter Anhang 1 (Personallizenzierung) fallenden Richtlinien mit Blick auf die Einführung eines im Hinblick auf Sicherheit und Effizienz verbesserten Systems für die elektronische Ausstellung von Lizenzen für das Personal. Die Analyse ergab, dass Anhang 1 geändert werden kann, damit elektronische Lizenzen für das Personal fakultativ verwendet werden können, solange sorgfältig darauf geachtet wird, dass andere Staaten, die die Echtheit und Gültigkeit einer Lizenz überprüfen müssen, nicht übermäßig belastet werden. Es wurde eine Task Force „Elektronische Personallizenz“ (EPL-TF) eingerichtet, die unter anderem beauftragt wurde, die vom ICAO-Sekretariat durchgeführte Analyse zu überprüfen und Vorschläge für Bestimmungen auszuarbeiten, die die Anerkennung elektronischer Lizenzen durch andere Staaten gebührend in Betracht ziehen.

Die Mitgliedstaaten wurden mit dem ICAO-Rundschreiben AN 12/1.1.25-20/112 zu den vorgeschlagenen Änderungen, auch zu den Vorschlägen für die Änderung von Anhang 1, konsultiert.

Die ursprünglich im Rundschreiben AN 12/1.1.25–20/112 vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Einführung von elektronischen Personallizenzen, die zusätzlich zu den auf hochwertigem Papier oder einem anderen geeigneten Material, einschließlich Plastikkarten, ausgestellten Lizenzen, auf eigenständigen mobilen elektronischen Geräten angezeigt werden.

Entsprechend der EASA-Empfehlung im Rundschreiben AN 12/1.1.25–20/112 erkannten viele EU-Mitgliedstaaten die einschlägigen Vorteile einer elektronischen Lizenz an und sehen darin kein besonderes Manko.

Die geplanten Änderungen sind geeignet, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission¹ und der Verordnung (EU) Nr. 2015/340 der Kommission², entscheidend zu beeinflussen. Die neuen ICAO-SARP müssen in das EU-Recht aufgenommen werden, damit der geltende Rechtsrahmen im Hinblick auf Format, Art und Zertifizierung eigenständiger mobiler elektronischer Anzeigegeräte sowie die Möglichkeit des Zugangs zu einschlägigen Daten mit und ohne Internet-Verbindung geändert werden kann und dabei Integrität, Privatsphäre und Sicherheit personenbezogener Daten gewahrt werden.

Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III und Änderung 17 zu Anhang 14 Band I

Die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I bezüglich des Flugbetriebs mit erhöhter Ausweichflugdauer (EDTO) sollte in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission³ übernommen werden.

Die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die sich auf Schwimmwesten für Säuglinge bezieht, entspricht den bestehenden Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission, in der das Mitführen und Verstauen von Rettungswesten oder gleichwertigen Schwimmhilfen für Säuglinge geregelt ist. Gleiches gilt für Bodenannäherungswarnsysteme (GPWS). Die EASA legte Informationen vor, die die von der ICAO durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse unterstützen. Bei dieser Analyse wurde zwar ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis für diese Änderung festgestellt, doch reicht es nicht aus, um eine Nachrüstung zu rechtfertigen. Änderungen der EU-Vorschriften sind nicht erforderlich.

Die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I in Bezug auf die Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsysteme (ROAAS) entspricht den bestehenden Vorschriften der Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission⁴. Änderungen der EU-Vorschriften sind nicht erforderlich.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

Die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II und Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III in Bezug auf operationelle Anrechnungen im Zusammenhang mit leistungsbasierten Flugplatz-Betriebsminima (PBAOM) entsprechen den bestehenden Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission. Änderungen der EU-Vorschriften sind nicht erforderlich.

Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II und Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III in Bezug auf Flugschreiber. Die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen durch mehrere Staaten wurde dadurch behindert, dass die in das betreffende Luftfahrzeug eingebauten Flugschreibersysteme (Flugdatenschreiber und/oder Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit) nicht betriebstüchtig waren. Dies führte zu Problemen beim Abruf der von den Flugschreibern aufgezeichneten Daten (z. B. fehlende Informationen, ungültige Parameterwerte oder nicht verständliche Tonaufzeichnungen). Eine der Ursachen hierfür liegt darin, dass die Informationen zur Instandhaltung der Flugschreibersysteme oft unvollständig sind. Die Betreiber müssen die Aufrechterhaltung der Betriebstüchtigkeit der Flugschreibersysteme sicherstellen, können diese Anforderung ohne die entsprechenden Informationen jedoch nicht erfüllen.

Mit den Vorschlägen im ICAO-Rundschreiben SP 55/4-20/94 sollen die ICAO-Richtlinien in Anlage 8 von Anhang 6 Teil I, Anlage 2.3 von Anhang 6 Teil II und Anlage 4 von Anhang 6 Teil III geändert werden. Die Vorschläge zielen auf

1. eine Änderung der für die Hersteller von Flugschreibersystemen geltenden ICAO-Richtlinien und die Einführung von ICAO-Richtlinien für die Installateure von Flugschreibersystemen, mit denen diese Organisationen verpflichtet werden, die Informationen bereitzustellen, die die Betreiber für die Aufrechterhaltung der Betriebstüchtigkeit der Flugschreiber benötigen.
2. eine Änderung der ICAO-Richtlinien für die Instandhaltung von Flugdatenschreibern, um klarzustellen, in welchen Abständen eine Aufgabe (die sogenannte „Kalibrierung des Flugdatenschreibers“) durchgeführt werden muss.

In einer an die EU-Mitgliedstaaten gerichteten Empfehlung für eine Antwort auf dieses Rundschreiben unterstützte die EASA die in Nummer 1 erläuterte Intention der vorgeschlagenen Änderungen, schlug jedoch einige Änderungen in der Formulierung vor. Zu Nummer 2 merkte die EASA an, dass stattdessen eine der ICAO-Richtlinien, deren Änderung vorgeschlagen wird, gestrichen werden sollte.

Zwölf EU-Mitgliedstaaten schlossen sich der Analyse und den Anmerkungen der EASA in ihrer Antwort auf das ICAO-Rundschreiben SP 55/4-20/94 an. Die anderen EU-Mitgliedstaaten haben auf dieses Rundschreiben nicht geantwortet.

Nach der Konsultation zum Rundschreiben SP 55/4-20/94 wurden die von der EASA und den EU-Mitgliedstaaten vorgeschlagenen nicht redaktionellen Änderungen vom ICAO-Sekretariat akzeptiert, mit Ausnahme der ICAO-Richtlinie, deren Streichung die EASA vorgeschlagen hatte. Die geplanten Änderungen werden sich nicht auf EU-Verordnungen auswirken, aber höchstwahrscheinlich dazu führen, dass sich einige annehmbare Nachweisverfahren (AMC) für Flugbetriebsvorschriften (Air OPS) ändern bzw. Zertifizierungsspezifikationen (CS-ETSO, CS-25 und CS-29) geringfügig geändert werden.

⁴ 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).

Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II und Änderung 17 zu Anhang 14 Band I in Bezug auf Rettungs- und Feuerbekämpfungsvorschriften für die allgemeine Luftfahrt (GA) werden in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission bzw. die Verordnung (EU) Nr. 139/2014⁵ der Kommission übernommen.

Mit der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die sich auf Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten für den Langstrecken-Hubschrauberbetrieb bezieht, werden Sicherheitskriterien sowie die Notwendigkeit einer Genehmigung vorgeschlagen. Diese Vorschläge entsprechen den Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission. Änderungen der EU-Vorschriften sind nicht erforderlich.

Die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III in Bezug auf gefährliche Güter erfordert keine Änderung der EU-Verordnungen, da in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission direkt auf ICAO-Anhang 18 und die zugehörigen technischen Anweisungen verwiesen wird.

Änderung 7 zu Anhang 7 in Bezug auf die Registrierung, Streichung aus dem Register und Übertragung der Registrierung von Luftfahrzeugen

Änderung 7 zu Anhang 7 beinhaltet die Modalitäten für die Registrierung von Luftfahrzeugen, die so umgesetzt werden soll, dass das Muster für den Eintragungsschein angepasst und ein Muster für die Streichung eines Luftfahrzeugs aus dem Register eingeführt wird.

Auch wenn die Registrierung oder Streichung von Luftfahrzeugen derzeit im EU-Recht nicht geregelt ist, wird mit Änderung 7 zu Anhang 7 ein Bezug zu einem unter die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008⁶ fallenden Bereich hergestellt, der den allgemeinen Rahmen für die Registrierung von Luftfahrzeugen in der EU vorgibt. Änderung 7 zu Anhang 7 beruht auf dem Grundsatz, die Übertragung von Luftfahrzeugen von einem zu einem anderen Staat zu erleichtern, und entspricht damit den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008.

Änderung 109 zu Anhang 8 in Bezug auf die Verantwortlichkeiten des Staates bei Änderungen und Reparaturen durch Dritte

Die Änderung von Anhang 8 Teil I und Teil II Kapitel 4 präzisiert die Zuständigkeiten des Staats der Konstruktionsänderung und differenziert klar vom ursprünglichen Konstruktions- oder Herstellungsstaat des Luftfahrzeugs, Triebwerks oder Propellers. Dies beinhaltet die Entgegennahme und Bewertung von Mängelinformationen sowie die Entwicklung und Weitergabe obligatorischer Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Die neuen SARP beschränken sich allein auf die Klärung der Zuständigkeiten für die obligatorischen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, da in den bestehenden SARP bereits vorgeschrieben ist, dass die Konstruktion und/oder Herstellung dieser Änderungen und/oder Reparaturen für den Eintragsstaat des betreffenden Luftfahrzeugs akzeptabel sein müssen.

Das System, nach dem die EASA ihrer Verantwortung (als Entwurfsstaat oder als Staat der Konstruktionsänderung) nachkommt, ist bereits mit der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der

⁵ 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).

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

Kommission⁷ implementiert. Dieses System beinhaltet die Entgegennahme und Bewertung von Mängelinformationen sowie die Entwicklung und Weitergabe obligatorischer Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

Änderung 109 zu Anhang 8 in Bezug auf die Vorschriften für die Brandunterdrückung im Frachtraum

Mit der Änderung werden die Auslegungsmöglichkeiten von Frachträumen in Großflugzeugen für die Brandunterdrückung klargestellt. Diese Änderung beinhaltet keine neuen Anforderungen an bereits vorhandene Flotten. Sie passt vielmehr den Wortlaut an die geltenden Lufttüchtigkeitsvorschriften der Entwurfsstaaten an, die bereits für bestehende Flotten angenommen wurden und für neue Luftfahrzeugkonstruktionen gelten.

Die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission wird von diesen vorgeschlagenen SARP nicht berührt, da die entsprechenden Anforderungen bereits in der von der EASA nach Artikel 76 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 herausgegebenen Zertifizierungsspezifikation (CS-25 „Großflugzeuge“) enthalten sind.

Darüber hinaus werden mit der Änderung neue Bestimmungen eingeführt, nach denen (für Großflugzeuge) vorgeschrieben und (für Hubschrauber und Kleinflugzeuge) empfohlen wird, dass der Inhaber der Konstruktionsgenehmigung dem Betreiber Informationen über die Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums zur Verfügung stellen muss, die für neue Produktionen und neue Konstruktionen von Luftfahrzeugen zertifiziert wurden. Die EASA hat sich an der Ausarbeitung dieser SARP beteiligt und ist der Ansicht, dass sie die Betreiber bei der Festlegung der Grenzen der Brandunterdrückungssysteme in Frachträumen bestimmter Luftfahrzeuge unterstützen werden.

Diese neuen SARP werden sich auf die Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission auswirken. Die EASA beabsichtigt, für die Übernahme dieser SARP eine Regelungsaufgabe einzuplanen, sobald sie vom ICAO-Rat angenommen wurde.

Änderung 91 zu Anhang 10, Band IV

Nach dem Umsetzungsdatum wird es eine gemischte Flotte von mit ACAS X bzw. TCAS 7.1 ausgerüsteten Luftfahrzeugen geben, die mit den Bodensystemen kompatibel sein müssen. Die Auswirkungen einer solchen unterschiedlich ausgerüsteten Flotte auf die Anbieter von Flugsicherungsdiensten müssen von der ICAO genauer ermittelt und näher erläutert werden. Auch wenn das vorherige Rundschreiben darauf nicht eingeht, müssten die Anbieter von Flugsicherungsdiensten zur Erleichterung der Untersuchung von Störungen ihr Bodensystem aktualisieren, um die Teilnummer der ACAS-Software extrahieren zu können. Darüber hinaus müssen Anbieter von Flugsicherungsdiensten, die Ausweichempfehlungen (Resolution Advisories, RA) nutzen, die Dekodierung der RA-Meldung möglicherweise anpassen, je nachdem, welche Informationen über die RA-Meldung im Einzelnen ihren Lotsen angezeigt werden. Da es betriebliche Unterschiede zwischen ACAS II und ACAS Xa gibt, müssen die Auswirkungen dieser Unterschiede im ACAS-Handbuch (Dok. 9863) näher erläutert werden.

Für Luftfahrzeugbetreiber werden sich die Auswirkungen in Grenzen halten, da die Einführung der ACAS-X-Ausrüstung fakultativ ist. ACAS X unterscheidet sich vor allem in

⁷ 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 Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

der Kollisionsvermeidungslogik und den Quellen der Überwachungsdaten. Da der Vermeidungsalgorithmus für den Piloten transparent ist und die Wahrscheinlichkeit, dass ein Pilot eine ACAS-II-RA erhält, gering ist, wird in Verbindung mit den unveränderten Verfahren eine Schulung möglicherweise für nicht notwendig erachtet. Allerdings wird ACAS Xa in möglichen Konfliktsituationen, in denen ein Eingreifen des bodenunabhängigen Kollisionsverhütungssystems (ACAS) erforderlich ist, Leitsignale bereitstellen, die in Zeitpunkt, Dauer und Sequenz ähnlich wie, jedoch nicht identisch mit TCAS II Version 7.1 sind. Da durch diese optimierte Sicherheitslogik unnötige Warnmeldungen in Konfliktsituationen verringert werden sollen, dürfen ACAS-Xa-Ausweichempfehlungen nicht unter den gleichen Bedingungen wie nach TCAS II Version 7.1 herausgegeben werden.

Da zwischen ACAS II mit Kollisionsvermeidungslogik Version 7.1 und ACAS Xa betriebliche Unterschiede bestehen (auch wenn die Verfahren identisch sind), müssten Unterschiede erfasst werden. Tatsächlich heißt es in der Änderung, dass im Handbuch „Airborne Collision Avoidance System“ (ACAS) (Dok. 9863) das Anleitungsmaterial sowohl für TCAS-7.1-konforme Systeme als auch ACAS-X-konforme Systeme enthalten ist. Die Änderungen des ACAS-Handbuchs (Dok. 9863) sind bislang jedoch noch nicht abgeschlossen.

Der europäische Rechtsrahmen müsste im Hinblick auf die Aufnahme von ACAS X aktualisiert werden.

Zu den betroffenen Vorschriften und/oder dem zugehörigen Anleitungsmaterial gehören die Verordnung (EU) Nr. 1332/2011⁸ — Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsame Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme — und die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 — Flugbetrieb. Auch andere Vorschriften und ihre jeweiligen annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungsmaterial können betroffen sein. Die EASA-Zertifizierungsspezifikation für bordseitige Kommunikation, Navigation und Überwachung (CS-ACN) sowie die Zertifizierungsspezifikationen für die Europäische Technische Standardzulassung (CS-ETSO) müssten ebenfalls aktualisiert werden.

Änderung 18 zu Anhang 17

Das ICAO-Luftsicherheitspanel hat auf seiner 32. Sitzung, die vom 31. Mai bis zum 4. Juni 2021 virtuell stattfand, Anhang 17 überprüft. Der ICAO-Rat hat auf seiner 11. Sitzung seiner 223. Tagung am 25. Juni 2021 die zur Änderung von Anhang 17 vorgelegten Vorschläge geprüft. Das ICAO-Generalsekretariat unterrichtete die Staaten durch das vertrauliche Rundschreiben AS 8/2.1-21/48 vom 20. Juli 2021 über den Vorschlag zur Änderung 18 zu Anhang 17.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen in Anhang 17 neue SARP bzw. Änderungen bereits vorhandener SARP in Bezug auf die Sicherheitskultur, die Sicherheitsprogramme für Luftfahrzeugbetreiber, Methoden zur Erkennung von Sprengstoffen im aufgegebenen Gepäck sowie nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt aufgenommen werden.

Die mit der Änderung 18 zu Anhang 17 neu eingeführten oder überarbeiteten Bestimmungen erfordern überwiegend keine Änderung des Unionsrechts, da sie bereits Teil des EU-Rechts sind. Eine neue Richtlinie, die im Bereich der präventiven Sicherheitsmaßnahmen eingeführt

⁸ 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).

wurde, erfordert jedoch eine Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission⁹. Durch diese Änderung wird sichergestellt, dass die Verfahren für den Umgang mit nicht identifiziertem Gepäck auf verdächtige Gegenstände ausgeweitet werden.

Änderung 29 zu Anhang 9

Die mit der Änderung 29 zu Anhang 9 neu eingeführten oder überarbeiteten Bestimmungen erfordern überwiegend keine Änderung des Unionsrechts, da sie bereits in diesen Richtlinien berücksichtigt sind. Was den Menschenhandel betrifft, so umfassen die nationalen Beförderungsbestimmungen den Beschluss des Rates der Europäischen Union von 2002 über die Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens für die Bekämpfung der Beihilfe zur unerlaubten Ein- und Durchreise und zum unerlaubten Aufenthalt¹⁰, die Ratifizierung des Europarats-Übereinkommens über Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels von 2005¹¹ und die Richtlinie der Europäischen Union von 2011 zur Verhütung und Bekämpfung des Menschenhandels und zum Schutz seiner Opfer¹². Bei den PNR-Daten wurde lediglich ein Informationsvermerk geändert, in dem der Begriff „Push“ präzisiert wird. Diese Elemente werden bereits von der Richtlinie (EU) 2016/681 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität¹³ erfasst.

3.2. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Die Union erkennt an, dass ein harmonisierter Rechtsrahmen auf internationaler Ebene geschaffen werden muss.

Die Einführung eines elektronischen Lizenzsystems wird als vorteilhaft angesehen und sollte unterstützt werden.

Die vorgeschlagenen Änderungen zu den Anhängen 6 und 14 Band I beziehen sich auf Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten, Rettung und Feuerbekämpfung in der allgemeinen Luftfahrt sowie auf verschiedenes Anleitungsmaterial, das sich aus der 5. und 6. Sitzung des „Flight OPS“-Panels ergeben hat, sowie auf die Aufrechterhaltung der Betriebstüchtigkeit von Flugschreibern. Da die meisten neuen Änderungen zu Anhang 6 den geltenden EU-Vorschriften entsprechen und die anderen als angemessen erachtet werden, besteht der vorgeschlagene Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, darin, die Änderungen zu unterstützen.

Da die meisten neuen SARP in Änderung 109 zu Anhang 8 den geltenden EU-Vorschriften entsprechen und die anderen als angemessen erachtet werden, besteht der vorgeschlagene Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, darin, die Änderungen zu unterstützen.

⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1).

¹⁰ Rahmenbeschluss 2002/946/JI des Rates vom 28. November 2002 betreffend die Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens für die Bekämpfung der Beihilfe zur unerlaubten Ein- und Durchreise und zum unerlaubten Aufenthalt (ABl. L 328 vom 5.12.2002, S. 1).

¹¹ Übereinkommen des Europarats zur Bekämpfung des Menschenhandels (SEV-Nr. 197), abrufbar unter <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Richtlinie 2011/36/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2011 zur Verhütung und Bekämpfung des Menschenhandels und zum Schutz seiner Opfer (ABl. L 101 vom 15.4.2011, S. 1).

¹³ Richtlinie (EU) 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 132).

Darüber hinaus erkennt die Union an, dass ein harmonisiertes Sicherheitsniveau gewährleistet und verbesserte Technologien eingeführt werden müssen, wie dies in der Änderung zu Anhang 10 Band IV vorgeschlagen wurde.

Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagenen Änderungen des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Änderungen annimmt, besteht der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, somit darin, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung der angenommenen Änderungen als Reaktion auf die entsprechenden ICAO-Rundschreiben zu notifizieren. Weichen Rechtsvorschriften der Union nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn dieser Richtlinien, d. h. dem 3. November 2022, von den neu angenommenen ICAO-Richtlinien ab, sollte eine Abweichung von diesen Richtlinien der ICAO mitgeteilt werden, jedoch nur so lange, wie es für die vollständige Umsetzung in Unionsrecht erforderlich ist.

Die vorgeschlagene Änderung 18 zu Anhang 17 enthält unter anderem neue und/oder überarbeitete Bestimmungen für eine neue Empfehlung zur Sicherheitskultur, eine neue Richtlinie für die Sicherheitsprogramme von Luftfahrzeugbetreibern, eine neue Richtlinie über Methoden zur Erkennung von Explosivstoffen im aufgegebenen Gepäck und eine neue Richtlinie zu den wesentlichen Elementen eines nationalen Qualitätskontrollprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

All diese Bestimmungen zielen darauf ab, die weltweite Ausgangsbasis für die Luftsicherheit zu stärken, und sollten daher in ihrer Gesamtheit unterstützt werden. Die meisten der vorgeschlagenen Bestimmungen sind bereits Teil des Unionsrechts und werden daher von den Mitgliedstaaten umgesetzt.

Ziel von Änderung 7 zu Anhang 7 ist die leichtere Übertragung eines Luftfahrzeugs von einem Staat zu einem anderen. Die geltenden EU-Vorschriften beruhen auf demselben Grundsatz, denn sie gestatten die Registrierung von Luftfahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland. Diese Änderung sollte daher unterstützt werden.

Die Änderung 29 zu Anhang 9 zielt darauf ab, die Vorsorge gegen künftige Pandemien zu verbessern, indem aus der COVID-19-Pandemie Lehren gezogen werden und festgelegt wird, wie eine erste angemessene Reaktion auf künftige Pandemien aussehen soll, aber auch darauf, den Menschenhandel durch die Ausarbeitung einer umfassenden Strategie weiter zu bekämpfen. Darüber hinaus enthält diese Änderung geringfügige, aber nützliche Änderungen in Bezug auf Rückholflüge und die Beförderung von Fluggästen mit Behinderungen im Luftverkehr sowie eine Änderung eines Vermerks im Abschnitt über Fluggastdatensätze. Dieser Änderungsantrag sollte daher unterstützt werden.

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“, durch Beschlüsse festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹⁴.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend sind, aber „*geeignet, den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“¹⁵.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich 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 meisten geplanten Rechtsakte können den Inhalt von EU-Recht maßgeblich beeinflussen, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission, die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission, die Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission, die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 der Kommission, die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission, die Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission und die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission.

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.

¹⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12. ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12. ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

4.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 225. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die geplante Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, der Änderung 18 zu Anhang 17 und der Änderung 29 zu Anhang 9 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 „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 derzeit 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 soll auf seiner 225. Tagung die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, die Änderung 18 zu Anhang 17 und die Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt annehmen.
- (5) Der Hauptzweck der Änderung von Anhang 1 besteht darin, zur Effizienzsteigerung die Einführung eines elektronischen Personallizenzsystems zu ermöglichen.
- (6) Der Hauptzweck der Änderungen von Anhang 6 Teile I, II und III besteht darin, den Rechtsrahmen des Abkommens von Chicago für die Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit von Flugschreibern zu stärken, die Bestimmungen für EDTO und Schwimmwesten für Säuglinge zu präzisieren, für bestimmte Flugzeuge

Bodenannährungswarngeräte (GPWS) vorzuschreiben, eine neue Richtlinie einzuführen, nach der Flugzeuge unter bestimmten Bedingungen mit Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsystemen ausgestattet sein müssen, im Zusammenhang mit leistungsbasierten Betriebsminima (PBOAM) operationelle Anrechnungen zu gewähren, sicherzustellen, dass an dem für den Flugbetrieb vorgesehenen Flugplatz angemessene Einrichtungen für die Rettung und Feuerbekämpfung vorhanden sind, die Bestimmungen für Offshore-Ausweichlandemöglichkeiten für den Langstrecken-Hubschrauberbetrieb zu aktualisieren, Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter in Hubschraubern hinzuzufügen und die entsprechenden Schulungsvorschriften zu aktualisieren.

- (7) Der Hauptzweck der Änderung von Anhang 14 Band I in Bezug auf Rettung und Feuerbekämpfung für die allgemeine Luftfahrt besteht darin, die allgemeine Luftfahrt von den einschlägigen Bestimmungen in Anhang 14 auszunehmen.
- (8) Der Hauptzweck der Änderung von Anhang 7 besteht darin, die Übertragung von Luftfahrzeug zwischen Staaten zu erleichtern, indem das Muster für den Eintragungsschein geändert und ein Muster für die Streichung eines Luftfahrzeugs aus dem Register eingeführt wird.
- (9) Der Hauptzweck der Änderung von Anhang 8 besteht darin, noch deutlicher zu machen, dass Staaten, die Änderungen und Reparaturen genehmigen, ein klares Verständnis ihrer Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit haben müssen, und um klarzustellen, welche Auslegungsmöglichkeiten für die Brandunterdrückung in Frachträumen von Großflugzeugen, Hubschraubern und Kleinflugzeugen bestehen.
- (10) Der Hauptzweck der Änderung von Anhang 10 Band IV besteht darin, ACAS X einzuführen und das Auftreten falscher ACAS-Warmeldungen zu verringern.
- (11) Der Hauptzweck der Änderung 18 zu Anhang 17 ist die Aufnahme neuer SARP bzw. die Änderung bereits vorhandener SARP in Bezug auf die Sicherheitskultur, die Sicherheitsprogramme für Luftfahrzeugbetreiber, Methoden zur Erkennung von Sprengstoffen im aufgegebenen Gepäck sowie nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt.
- (12) Der Hauptzweck der Änderung 29 zu Anhang 9 besteht darin, die Vorsorge der Staaten mit Blick auf künftige Pandemien zu verbessern, indem aus der COVID-19-Pandemie Lehren gezogen werden, und in Anhang 9 eine erste angemessene Reaktion im Falle künftiger Pandemien festzulegen. Die Änderung befasst sich ferner mit der Bekämpfung des Menschenhandels durch die Festlegung von Richtlinien für eine umfassende Strategie. Darüber hinaus enthält diese Änderung geringfügige, aber nützliche Änderungen in Bezug auf Rückholflüge und die Beförderung von Fluggästen mit Behinderungen im Luftverkehr sowie eine Änderung eines Vermerks im Abschnitt über Fluggastdatensätze, mit der der Begriff „push“ geklärt wird.
- (13) Da die Änderung 178 zu Anhang 1, Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, Änderung 7 zu Anhang 7, Änderung 109 zu Anhang 8, Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, Änderung 18 zu Anhang 17 und Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens von Chicago den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich beeinflussen können, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission, die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission, die Verordnung (EU) 2015/640 der

Kommission, die Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission, die Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission und die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission, sollte der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt festgelegt werden.

- (14) Der Standpunkt der Union auf der 225. Tagung des ICAO-Rates oder einer späteren Tagung in Bezug auf die geplante Annahme der Änderung 178 zu Anhang 1, der Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, der Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, der Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, der Änderung 7 zu Anhang 7, der Änderung 109 zu Anhang 8, der Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, der Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, der Änderung 18 zu Anhang 17 und der Änderung 29 zu Anhang 9, wie in den Rundschreiben AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 (Vertraulich) und EC 6/3 – 21/67 dargelegt, sollte darin bestehen, diese Änderungen insgesamt 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.
- (15) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, sobald die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, die Änderung 18 zu Anhang 17 und die Änderung 29 zu Anhang 9 des Abkommens von Chicago vom ICAO-Rat angenommen und vom Generalsekretariat in entsprechenden ICAO-Rundschreiben verkündet wurden, sollte darin bestehen, keine Ablehnung, sondern die Einhaltung zu notifizieren, sofern die Änderungen ohne wesentliche Abänderung angenommen wurden. Weichen die Rechtsvorschriften der Union nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn dieser Richtlinien von den neu angenommenen SARP ab, sollte der ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago eine Abweichung konkret von diesen SARP für den Zeitraum mitgeteilt werden, in dem die Abweichung besteht.
- (16) Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union vertreten werden —
HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Der Standpunkt der Union, der auf der 225. Tagung des ICAO-Rates oder einer späteren Tagung zu vertreten ist, soll darin bestehen, die Vorschläge für die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, die Änderung 18 zu Anhang 17 und die Änderung 29 zu Anhang 9 insgesamt zu unterstützen.
- (2) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, sobald die Vorschläge für die Änderung 178 zu Anhang 1, die Änderung 47 zu Anhang 6 Teil I, die Änderung 40 zu Anhang 6 Teil II, die Änderung 24 zu Anhang 6 Teil III, die Änderung 7 zu Anhang 7, die Änderung 109 zu Anhang 8, die Änderung 91 zu Anhang 10 Band IV, die Änderung 17 zu Anhang 14 Band I, die Änderung 18 zu Anhang 17 und die Änderung 29 zu Anhang 9 des in Absatz 1 genannten Abkommens von Chicago vom ICAO-Rat ohne wesentliche Abänderung angenommen wurden, sollte darin bestehen, keine Ablehnung, sondern die

Einhaltung der angenommenen Maßnahme als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben zu notifizieren. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem geplanten Geltungsbeginn der 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 vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*