



Brussel, 20.10.2022  
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Voorstel voor een

## **BESLUIT VAN DE RAAD**

**tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen met betrekking tot de vaststelling van internationale normen, wijzigingen of de kennisgeving van verschillen ten aanzien van de internationale normen van de bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 en 19 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart**

## TOELICHTING

### **1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL**

Dit voorstel betreft het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen met betrekking tot:

- de vaststelling in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) van handelingen op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer, namelijk in de bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 en 19 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna “Verdrag van Chicago” genoemd);
- de kennisgeving van verschillen ten opzichte van de vastgestelde handelingen met rechtsgevolgen op de gebieden die worden bestreken door de bovengenoemde bijlagen bij het Verdrag van Chicago, in antwoord op de staatsbrieven van de ICAO, waarin de verdragsluitende staten wordt verzocht mee te delen of zij de vastgestelde maatregelen afkeuren of naleven, eventueel met verschillen;
- de kennisgeving aan de ICAO van verschillen ten opzichte van bestaande normen en aanbevolen praktijken overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago die voortvloeien uit wijzigingen van het acquis van de Unie met betrekking tot de bovengenoemde bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

### **2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL**

#### **2.1. Het Verdrag van Chicago**

De ICAO is opgericht bij het Verdrag van Chicago, dat in 1944 in Chicago is ondertekend en op 4 april 1947 in werking is getreden. Alle lidstaten van de Unie zijn partij bij dat Verdrag en zijn derhalve lid van de ICAO. De Unie heeft de status van waarnemer in de ICAO en heeft met de ICAO een memorandum van samenwerking gesloten dat een kader biedt voor nauwere samenwerking op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartbeveiliging, luchtverkeersbeheer en milieubescherming<sup>1</sup>.

Het Verdrag van Chicago telt 96 artikelen waarin de basisregels en -beginselen voor de ICAO zijn vastgelegd. Het wordt ondersteund door 19 bijlagen met normen en aanbevolen praktijken, die regelmatig worden gewijzigd.

#### **2.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie**

De ICAO stelt internationale normen voor de burgerluchtvaart vast, met name met betrekking tot luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer, milieu, beveiliging van de luchtvaart, economische ontwikkeling van het luchtvervoer, passagiersrechten en facilitering. Deze onderwerpen vallen onder het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en vallen grotendeels onder de bevoegdheid van de Europese Unie. In de mate van het mogelijke streeft de Unie naar samenhang met internationale normen op het gebied van de burgerluchtvaart.

---

<sup>1</sup> Besluit (EU) 2011/530 van de Raad van 31 maart 2011 inzake de ondertekening namens de Unie en voorlopige toepassing van een Memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie tot vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking (PB L 232 van 9.9.2011, blz. 1).

### **2.3. De beoogde handelingen van de ICAO-Raad met rechtsgevolgen in de Unie**

De ICAO-Raad is een van de twee bestuursorganen van de ICAO en geeft voortdurend richting aan de werkzaamheden van de ICAO. De ICAO-Raad komt verschillende keren per jaar bijeen.

Overeenkomstig artikel 54, punt l), van het Verdrag van Chicago dient de ICAO-Raad internationale normen vast te stellen en werkwijzen aan te bevelen; die aan te wijzen als bijlagen bij dat Verdrag en alle Verdragsluitende Staten mededeling te doen van de genomen stappen. De ICAO-Raad neemt ook de aanbevelingen van de Air Navigation Commission in overweging voor de wijziging van de bijlagen overeenkomstig artikel 54, punt m). Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago vereist de vaststelling door de Raad van bijlagen of wijzigingen van een bijlage een meerderheid van twee derde van de stemmen van de Raad.

### **3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT**

Voorgesteld wordt het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de bijeenkomsten van de ICAO-Raad, vast te stellen volgens een tweeledige aanpak. Ten eerste worden bij dit besluit van de Raad de leidende beginselen en beleidslijnen van het standpunt van de Unie op meerjarenbasis opgenomen in bijlage 1. In een tweede fase zal de Commissie voorafgaand aan elke zitting van de ICAO-Raad het gedetailleerde standpunt van de Unie in een schriftelijk document ter bespreking en goedkeuring voorleggen aan de Raad. De Commissie zal het gedetailleerde standpunt voorstellen in het schriftelijke document op basis van de leidende beginselen en beleidslijnen in bijlage 1 en de procedure in bijlage 2.

Deze aanpak wordt ook gevolgd voor andere internationale organisaties, met name in de vervoerssector in het Comité havenstaatcontrole van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole<sup>2</sup>.

Voor de luchtvaartsector bestond er reeds een soortgelijk besluit van de Raad tot vaststelling van het standpunt namens de Unie met betrekking tot de kennisgeving van verschillen aan de ICAO (Besluit (EU) 2021/1092<sup>3</sup> van de Raad), dat evenwel verstrikt op 30 november 2022. Dit voorstel heeft derhalve ook tot doel de continuïteit van dat besluit van de Raad te waarborgen en de omschrijving van het toepassingsgebied daarvan te herzien om ervoor te zorgen dat de relevante kwesties in het kader van het Verdrag van Chicago op EU-niveau op coherente wijze worden behandeld.

Gezien het verloop van de procedures in de ICAO, stelt de Commissie voor om de hiervoor omschreven aanpak in twee fasen te volgen:

- (a) met betrekking tot de vaststelling van nieuwe of gewijzigde handelingen;

---

<sup>2</sup> Besluit (EU) 2016/381 van de Raad van 14 maart 2016 inzake het namens de Europese Unie in te nemen standpunt in het Comité havenstaatcontrole van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole (PB L 72 van 17.3.2016, blz. 53).

<sup>3</sup> Besluit (EU) 2021/1092 van de Raad van 11 juni 2021 tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de kennisgeving van verschillen met betrekking tot de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde internationale normen op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart (PB L 236 van 5.7.2021, blz. 51).

- (b) na de aankondiging van de vaststelling van nieuwe handelingen middels een staatsbrief waarbij de verdragsluitende staten wordt verzocht mee te delen of zij de vastgestelde maatregelen afkeuren of naleven, eventueel met verschillen, en vanaf welke datum zij de vastgestelde maatregelen zullen naleven; en
- (c) voor de verplichting om kennisgeving te doen van verschillen met bestaande normen en aanbevolen praktijken.

Op grond van de interne regels van de ICAO mogen documenten worden ingediend in de periode tussen tien dagen en 24 uur vóór de zitting van de ICAO-Raad (afhankelijk van de aard van de documenten). Pas dan zijn alle ingediende documenten beschikbaar en kan de Commissie de documenten analyseren en bepalen welk standpunt de Unie moet innemen over de door de ICAO-Raad ter bespreking en beslissing geagendeerde onderwerpen die onder de bevoegdheid van de EU vallen. Door de beperkte termijn tussen de beschikbaarheid van documenten en de aanvang van de zitting van de ICAO-Raad kan de tijdige voorbereiding en vaststelling van het wettelijk vereiste Raadsbesluit uit hoofde van artikel 218, lid 9, VWEU in het gedrang komen.

Met het oog op de samenhang van het standpunt van de Unie gedurende de hele besluitvormingsprocedure van de ICAO, moet de voorgestelde tweeledige procedure ook van toepassing zijn op respectievelijk de kennisgeving van afkeuring overeenkomstig artikel 90 en de kennisgeving van verschillen overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

Derhalve wordt voorgesteld op basis van artikel 218, lid 9, VWEU een besluit van de Raad aan te nemen tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen met betrekking tot de vaststelling van internationale normen, wijzigingen of de kennisgeving van verschillen:

- (a) voor elke zitting van de ICAO-Raad;
- (b) als in antwoord op de ICAO-staatsbrief een kennisgeving van afkeuring of een kennisgeving van verschillen met de vastgestelde maatregelen vereist is;
- (c) als een kennisgeving van verschillen als gevolg van wijzigingen van het acquis van de Unie vereist is.

## **4. RECHTSGRONDSLAG**

### **4.1. Procedurele rechtsgrondslag**

#### *4.1.1. Beginselen*

Artikel 218, lid 9, VWEU voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van “de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst”.

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam of partij is bij de betrokken overeenkomst<sup>4</sup>.

Het begrip “*handelingen met rechtsgevolgen*” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend

---

<sup>4</sup> Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

zijn, maar die “*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”<sup>5</sup>.

#### *4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval*

De ICAO is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag van Chicago.

De door de ICAO vast te stellen handelingen zijn handelingen met rechtsgevolgen. De reden hiervoor is dat de door de ICAO vastgestelde normen en aanbevolen praktijken van toepassing zijn in het kader van het Verdrag van Chicago, tenzij een verdragsluitende staat kennisgeeft van een verschil met de ICAO (artikel 38 van het Verdrag van Chicago) en omdat die normen en praktijken, zodra zij vastgesteld en van kracht zijn, bindend zijn voor alle verdragsluitende staten van de ICAO, overeenkomstig het Verdrag van Chicago en de daarin vastgestelde grenzen. Overeenkomstig artikel 37 van het Verdrag van Chicago verbindt elke verdragsluitende staat zich ertoe mee te werken tot het verkrijgen van de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de normen en aanbevolen praktijken. Voorts worden zij, voor zover mogelijk, opgenomen in het recht van de Unie, waardoor die normen en aanbevolen praktijken een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de wetgeving van de Unie op het gebied van de burgerluchtvaart.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

## **4.2. Materiële rechtsgrondslag**

### *4.2.1. Beginselen*

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

### *4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval*

De voorgenomen handelingen hebben doelstellingen en componenten die raken aan het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

## **4.3. Conclusie**

De rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit van de Raad is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

---

<sup>5</sup> Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61-64.

Voorstel voor een

## **BESLUIT VAN DE RAAD**

**tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen met betrekking tot de vaststelling van internationale normen, wijzigingen of de kennisgeving van verschillen ten aanzien van de internationale normen van de bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 en 19 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het “Verdrag van Chicago”), dat op 7 december 1944 te Chicago is ondertekend en het internationale luchtvervoer regelt, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (“ICAO”) opgericht.
- (2) De lidstaten van de Unie zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en verdragsluitende staten van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO.
- (3) Overeenkomstig artikel 54, punt 1), van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken op het gebied van burgerluchtvaart vaststellen, die worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago (de “ICAO-bijlagen”).
- (4) Aangezien de ICAO-normen en aanbevolen praktijken, voor zover ze in de in de overwegingen (9) en (10) bedoelde wetgeving zijn weerspiegeld, een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het recht van de Unie op het gebied van de burgerluchtvaart, is het passend om namens de Unie een standpunt te bepalen dat in de ICAO-Raad moet worden ingenomen.
- (5) Op grond van artikel 90 van het Verdrag van Chicago moet een ICAO-bijlage of een amendement van een ICAO-bijlage in werking treden binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de verdragsluitende staten van de ICAO of na afloop van een langere termijn zoals de ICAO-Raad die kan voorschrijven, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de verdragsluitende staten van de ICAO haar afkeuring kenbaar maakt. Zodra normen aangenomen en van kracht zijn, zijn ze bindend voor alle verdragsluitende staten van de ICAO, met inbegrip van alle lidstaten van de Unie, overeenkomstig en binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago en met name de artikelen 37 en 38.
- (6) Op grond van artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke verdragsluitende staat van de ICAO die het onuitvoerbaar acht volledig te voldoen aan een norm, dan wel zijn voorschriften of werkwijzen geheel in overeenstemming te brengen met een norm

nadat die is gewijzigd, of die het nodig acht om voorschriften of werkwijzen vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen voorschriften of werkwijzen en die welke bij de norm zijn vastgesteld. In geval van wijzigingen van normen moet een staat die niet de nodige wijzigingen aanbrengt in zijn eigen voorschriften of werkwijzen, hiervan mededeling doen aan de ICAO binnen een termijn van zestig dagen na de goedkeuring van de wijziging van de norm of moet hij de maatregelen aangeven die hij voorstelt te nemen.

- (7) De interne regels van de ICAO, met name de laattijdige beschikbaarheid van documenten voor besluiten over nieuwe normen of wijzigingen van normen in de ICAO-Raad, of de termijnen die de ICAO heeft vastgesteld voor de kennisgeving van verschillen met betrekking tot normen, alsook het aantal verschillen op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer dat elk jaar moet worden gemeld, maken het moeilijk om tijdig het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, vast te stellen in een besluit van de Raad op grond van artikel 218, lid 9, VWEU.
- (8) Bovendien hebben de door de ICAO-Raad vastgestelde normen op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer grotendeels betrekking op aangelegenheden die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen. Daarom is het efficiënt en passend om een kader vast te stellen voor de vaststelling van nieuwe normen of wijzigingen van normen en de kennisgeving van verschillen ten aanzien van normen op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie of luchtverkeersbeheer die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen, onverminderd de rechten en verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Op ICAO-niveau zijn de normen op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer voornamelijk opgenomen in de ICAO-bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 en 19.
- (9) Op EU-niveau zijn de in die normen inzake luchtvaartveiligheid vastgestelde eisen hoofdzakelijk opgenomen in Verordening (EU) 2018/1139, Verordening (EU) nr. 996/2010<sup>6</sup>, Verordening (EG) nr. 2111/2005<sup>7</sup> en Verordening (EU) nr. 376/2014<sup>8</sup> van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup> en in op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde

---

<sup>6</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35).

<sup>7</sup> Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15).

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18).

<sup>9</sup> Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

en uitvoeringshandelingen, met name Verordening (EU) nr. 1178/2011<sup>10</sup> van de Commissie, Verordening (EU) nr. 748/2012<sup>11</sup> van de Commissie, Verordening (EU) nr. 965/2012<sup>12</sup> van de Commissie, Verordening (EU) nr. 139/2014<sup>13</sup> van de Commissie, Verordening (EU) nr. 452/2014<sup>14</sup> van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1321/2014<sup>15</sup> van de Commissie, Verordening (EU) 2015/640<sup>16</sup> van de Commissie, Verordening (EU) 2019/947<sup>17</sup> van de Commissie, Verordening (EU) 2019/945<sup>18</sup> van de Commissie en Verordening (EU) 2021/664<sup>19</sup> van de Commissie.

- (10) Op EU-niveau zijn de in die normen vervatte eisen op het gebied van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer voornamelijk opgenomen of genoemd in Verordening (EG) nr. 549/2004<sup>20</sup>, Verordening (EG) nr. 550/2004<sup>21</sup>, Verordening (EG) nr. 551/2004<sup>22</sup> van het Europees Parlement en de Raad en in de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, met name Verordening (EU) nr. 923/2012<sup>23</sup> van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1332/2011<sup>24</sup> van de

---

<sup>10</sup> Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

<sup>11</sup> Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).

<sup>12</sup> Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

<sup>13</sup> Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1).

<sup>14</sup> Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 133 van 6.5.2014, blz. 12).

<sup>15</sup> Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

<sup>16</sup> Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18).

<sup>17</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PB L 152 van 11.6.2019, blz. 45).

<sup>18</sup> Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PB L 152 van 11.6.2019, blz. 1).

<sup>19</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2021/664 van de Commissie van 22 april 2021 inzake een regelgevingskader voor U-space (PB L 139 van 23.4.2021, blz. 161).

<sup>20</sup> Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

<sup>21</sup> Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

<sup>22</sup> Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de luchtruimverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

<sup>23</sup> Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende



Commissie, Verordening (EU) 2018/1048<sup>25</sup> van de Commissie en Verordening (EU) 2015/340<sup>26</sup> van de Commissie.

- (11) Gezien het specifieke karakter van de veiligheid van de burgerluchtvaart, de luchtvaartnavigatie en het luchtverkeersbeheer in vergelijking met andere sectoren die door de ICAO worden behandeld, met name de grote aantallen normen die in deze sectoren door de ICAO-Raad zijn vastgesteld en andere daaraan gerelateerde besluiten, alsmede het aantal verschillen dat elk jaar moet worden aangemeld, is het efficiënter om voor meerdere jaren een standpunt vast te stellen in de vorm van richtsnoeren en beleidslijnen. De meeste thema's waar de ICAO-Raad zich over buigt, hebben betrekking op kwesties die onder het werkprogramma van de ICAO vallen, zoals vastgesteld tijdens de driejaarlijkse algemene vergadering. Derhalve kan een algemeen standpunt worden vastgesteld dat namens de Unie in de ICAO-Raad moet worden ingenomen.
- (12) Het gedetailleerde standpunt van de Unie moet worden bepaald op basis van de leidende beginselen en beleidslijnen in bijlage 1 en de procedure van bijlage 2, en in overeenstemming met de doelstellingen die de Unie in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid in de luchtvaart nastreeft, teneinde een veilig, beveiligd, efficiënt, performant, open, economisch levensvatbaar en milieuvriendelijk luchtvervoersysteem te bevorderen.
- (13) De verschillen die aan de ICAO moeten worden gemeld, moeten met name gebaseerd zijn op de informatie die door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) wordt verstrekt, overeenkomstig artikel 90, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139, indien van toepassing. De verschillen moeten voldoen aan het door de ICAO vastgestelde formaat voor het systeem voor elektronische kennisgeving van verschillen, indien vereist door de ICAO. Wanneer het namens de Unie in te nemen standpunt op grond van dit besluit wordt vastgesteld in een schriftelijk document dat de Commissie ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt, moet in dat document, waar passend en per geval, worden aangegeven of aan de lidstaten flexibiliteit moet worden geboden met betrekking tot de vorm van de kennisgeving van de verschillen in kwestie. Bovendien moet de Commissie ernaar streven zo spoedig mogelijk met de opstelling van dit document te beginnen, zodat hiervoor — inclusief eventuele raadplegingen op deskundigenniveau — voldoende tijd is.

---

luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1).

<sup>24</sup> Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie van 16 december 2011 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht (PB L 336 van 20.12.2011, blz. 20).

<sup>25</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie (PB L 189 van 26.7.2018, blz. 3).

<sup>26</sup> Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot vergunningen en certificaten van luchtverkeersleiders overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie (PB L 63 van 6.3.2015, blz. 1).

- (14) Verschillen ten opzichte van normen die door de ICAO-Raad op het gebied van luchtvaartveiligheid, luchtvaartnavigatie en luchtverkeersbeheer zijn vastgesteld, kunnen ook voortvloeien uit nationale maatregelen die zijn vastgesteld op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 in geval van dringende onvoorzienbare omstandigheden, wanneer die maatregelen afwijken van normen en derhalve vereisen dat de verschillen op grond van artikel 38 van het Verdrag van Chicago worden gemeld aan de ICAO. Het is daarom tevens passend om in dit besluit de procedure vast te stellen die moet worden gevolgd om dergelijke verschillen te definiëren. Die procedure moet afhangen van de reikwijdte en de duur van de vastgestelde nationale maatregelen en moet de lidstaten in staat stellen onverwijld hun internationale verplichtingen uit hoofde van artikel 38 van het Verdrag van Chicago na te komen. Die procedure mag geen afbreuk doen aan de voorwaarden en de procedure van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139.
- (15) Het standpunt van de Unie moet tot uitdrukking worden gebracht door de lidstaten van de Unie, die lid zijn van de ICAO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie en die worden bijgestaan door de Commissie, overeenkomstig de status van waarnemer van de Unie.
- (16) De uitvoering van dit besluit moet de lidstaten in staat stellen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago na te komen.
- (17) Dit besluit moet van toepassing zijn voor een beperkte periode, namelijk tot na de zitting van de ICAO-Raad die volgt op de 42<sup>ste</sup> Algemene Vergadering van de ICAO.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie wanneer die instantie besluiten moet vaststellen op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, luchtvaartnavigatie en verkeersbeheer met betrekking tot de bijlagen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 en 19, is opgenomen in bijlage 1.

#### *Artikel 2*

Het standpunt van de Unie dat in elke zitting van de ICAO-Raad moet worden ingenomen, wordt gespecificeerd overeenkomstig bijlage 2.

#### *Artikel 3*

Het namens de Unie in te nemen standpunt met betrekking tot de kennisgeving aan de ICAO van verschillen ten opzichte van de normen in de bovengenoemde bijlagen bij het Verdrag van Chicago wordt vastgesteld overeenkomstig het in bijlage 1 uiteengezette standpunt.

#### *Artikel 4*

Indien het Unierecht afwijkt van de in artikel 1 van dit besluit bedoelde normen en de kennisgeving aan de ICAO van verschillen ten opzichte van die normen derhalve vereist is overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, legt de Commissie tijdig en uiterlijk twee maanden vóór een door de ICAO vastgestelde termijn voor kennisgeving van verschillen, een schriftelijk document ter bespreking en goedkeuring voor aan de Raad; dat document is met name gebaseerd op, indien van toepassing, de door het Agentschap van de

Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) overeenkomstig artikel 90, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139 verstrekte informatie, waarin de gedetailleerde verschillen worden uiteengezet die aan de ICAO moeten worden gemeld en waarin, desgevallend, wordt uiteengezet over welke flexibiliteit de lidstaten beschikken met betrekking tot de vorm van die kennisgeving.

#### *Artikel 5*

Indien een lidstaat overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 nationale maatregelen vaststelt waarbij vrijstellingen worden verleend aan individuele natuurlijke personen of rechtspersonen of met een totale duur van niet meer dan acht maanden, en indien die nationale maatregelen afwijken van de in artikel 3 van dit besluit bedoelde normen en de kennisgeving van verschillen met die normen derhalve vereist is overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, stelt die lidstaat de Commissie onmiddellijk in kennis van elk te melden verschil.

Wanneer de overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 verleende ontheffingen algemeen van toepassing zijn en de totale duur daarvan meer dan acht maanden bedraagt, legt de Commissie, uiterlijk twee weken na ontvangst van de EASA-aanbeveling overeenkomstig artikel 71, lid 2, van die verordening, een schriftelijk document ter bespreking en goedkeuring voor aan de Raad, rekening houdend met de informatie die de betrokken lidstaat en, desgevallend, het EASA overeenkomstig artikel 90, lid 4, van die verordening heeft verstrekt en waarin de gedetailleerde verschillen worden uiteengezet die aan de ICAO moeten worden gemeld.

#### *Artikel 6*

De uitvoering van dit besluit maakt het voor de lidstaten gemakkelijker om hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago na te komen.

#### *Artikel 7*

Het namens de Unie in de organen van de ICAO in te nemen standpunt wordt verwoord door de lidstaten, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie, bijgestaan door de Commissie, overeenkomstig de status van waarnemer van de Unie.

#### *Artikel 8*

Dit besluit is van toepassing tot en met 31 december 2025. Op voorstel van de Commissie kan de Raad de toepassing ervan verlengen of het besluit anderszins wijzigen.

#### *Artikel 9*

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad  
De voorzitter*