



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 5 februari 2021  
(OR. en)

5842/21

---

---

Interinstitutioneel dossier:  
2021/0027(NLE)

---

---

AVIATION 30  
ICAO 12  
RELEX 78

## VOORSTEL

---

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	5 februari 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2021) 48 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet ingenomen op de 222e vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10 en het nieuwe deel VI van bijlage 10 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

---

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2021) 48 final.

Bijlage: COM(2021) 48 final



Brussel, 5.2.2021  
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Voorstel voor een

### **BESLUIT VAN DE RAAD**

**betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet ingenomen op de 222e vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10 en het nieuwe deel VI van bijlage 10 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart**

## TOELICHTING

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

Dit voorstel betreft:

i) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 222e vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 177 van bijlage 1 — *Vergunningen van het personeel*, amendement 47 van bijlage 2 — *Luchtverkeersregels*, amendement 108 van bijlage 8 — *Luchtwaardigheid van luchtvaartuigen*, amendement 90 van bijlage 10 — *Luchtvaarttelecommunicatie*, en een nieuw deel VI van bijlage 10 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, en

ii) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO de vaststelling van amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10 en het nieuwe deel VI van bijlage 10 heeft bekendgemaakt in de respectieve ICAO-brieven, waarbij de verdragsluitende staten wordt verzocht mee te delen of zij de vastgestelde maatregelen afkeuren of naleven, eventueel met verschillen.

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

#### **2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart**

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”) heeft tot doel het internationale luchtvervoer te regelen. Het verdrag is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzorg in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Alle EU-lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Chicago.

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

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties, dat ernaar streeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van het internationale luchtvervoer te bevorderen.

De ICAO-Raad is een permanent orgaan van de ICAO met 36 verdragsluitende staten die door de Algemene Vergadering van de ICAO zijn gekozen voor een periode van drie jaar. In de periode 2019-2022 zijn zeven EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

Tot de verplichte taken van de ICAO-Raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, behoort de vaststelling van internationale normen en aanbevolen praktijken (SARPs), die worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago treedt een bijlage of een amendement van een bijlage in werking 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 zijn afkeuring kenbaar maakt.

Na de vaststelling van dergelijke maatregelen en vóór ze in werking treden en juridisch bindend worden, moeten de ICAO-staten meedelen dat zij de maatregelen afkeuren of naleven, eventueel met verschillen.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die oordeelt dat het onmogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure, of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het nodig vindt om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld.

### **2.3. De beoogde handelingen van de ICAO en hun verhouding tot de bestaande regels van de Unie**

De ICAO-Raad zal naar verwachting tijdens zijn 222e vergadering of een daaropvolgende vergadering het volgende aannemen:

amendement 177 van bijlage 1 — *Vergunningen van het personeel*, dat een uit andere amendementen voortvloeiend amendement is met betrekking tot systemen en procedures voor de verbindingdienst voor bediening en besturing (C2-link);

amendement 47 van bijlage 2 — *Luchtverkeersregels*, dat betrekking heeft op de eisen voor luchtwaardigheidsbewijzen van op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen (RPAS) en dat voortvloeit uit amendement 108 van bijlage 8;

amendement 108 van bijlage 8 — *Luchtwaardigheid van luchtvaartuigen*, met betrekking tot op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen (RPAS);

amendement 90 van bijlage 10 — *Luchtvaarttelecommunicatie*, deel V, met betrekking tot het frequentiespectrum voor C2-links van RPAS, en

een nieuw deel VI van bijlage 10 met betrekking tot systemen en procedures voor C2-links van RPAS (“de beoogde handeling”).

De beoogde handeling heeft de volgende doelstellingen:

wijziging van bestaande SARP's in bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago, waarbij in bijlage 8, deel I, specifieke definities en termen worden opgenomen die worden gebruikt in de normen in de nieuwe delen VIII, IX en X. Er wordt ook voorgesteld in bijlage 8, deel II, een overzicht te bieden van de algemene luchtwaardigheidsprocedures voor certificering en permanente luchtwaardigheid die gelden voor op afstand bestuurd luchtvaartuigen (RPA);

toevoeging van een nieuw deel VIII aan bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago met betrekking tot RPA;

toevoeging van een nieuw deel IX aan bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago met betrekking tot op afstand bestuurd helikopters;

toevoeging van een nieuw deel X aan bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago met betrekking tot remote pilot stations (RPS);

wijziging van bijlage 2, aanhangsel 4, bij het Verdrag van Chicago, die voortvloeit uit de amendementen van bijlage 8;

wijziging van bestaande SARP's in bijlage 10, deel V, bij het Verdrag van Chicago, waarin het spectrumbeheer wordt gespecificeerd dat uitsluitend wordt gebruikt voor de C2-link of op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen (RPAS);

toevoeging van een nieuw deel VI aan bijlage 10 — *Communicatiesystemen en -procedures* met betrekking tot de C2-link van op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen;

amendementen van de bijlagen 1 en 2 die voortvloeien uit het amendement van bijlage 10, deel V, en de toevoeging van een nieuw volume VI aan bijlage 10.

De voorgestelde amendementen zullen naar verwachting op 28 november 2024 van toepassing worden.

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

#### **3.1. Voornaamste wijzigingen en hun verhouding tot de bestaande regels van de Unie**

Het ICAO-panel voor op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen (RPASP) is belast met de ontwikkeling van SARP's, handleidingen en richtsnoeren voor vluchtuitvoeringen met op afstand bestuurd luchtvaartuigen over internationale grenzen volgens instrumentvliegvoorschriften. De lidstaten zijn over de voorgestelde wijzigingen geraadpleegd in ICAO-brieven AN 7/67.1.1-19/52 en AN 3/5.12-19/53, met inbegrip van de voorstellen voor de wijziging van de bijlagen 8 en 10 bij het Verdrag van Chicago en de daaruit voortvloeiende amendementen van de bijlagen 1 en 2 bij het Verdrag van Chicago. Die voorstellen maken deel uit van een reeks amendementen die achtereenvolgens zullen worden ingediend.

De amendementen die aanvankelijk werden voorgesteld in ICAO-brief AN 3/5.12-19/53, hebben betrekking op de luchtwaardigheid van op afstand bestuurd luchtvaartuigen met vaste vleugels, de luchtwaardigheid van op afstand bestuurd helikopters en remote pilot stations (RPS). Die SARP's zijn ontwikkeld voor RPAS die zullen worden onderworpen aan het typecertificeringsproces dat in overeenstemming is met ICAO-doc. 10019, "Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)", en zijn aangevuld met de inhoud en de aannamen van het "ICAO RPAS Concept of Operations (CONOPS)".

Vanwege de geïntegreerde aard van RPAS kan het RPS worden gecertificeerd als onderdeel van het typecertificaat dat aan de houder van het RPA-typecertificaat wordt verleend als gevolg van het RPA-typecertificeringsproces. Dat sluit niet uit dat een RPS afzonderlijk kan worden goedgekeurd. De C2-link is een belangrijk onderdeel van het RPAS en de luchtwaardigheidsstatus ervan, en wordt bijgevolg als onderdeel in het typecertificaat opgenomen.

De wijzigingen die aanvankelijk werden voorgesteld in ICAO-brief AN 7/67.1.1-19/52 hebben betrekking op de verbinding voor bediening en besturing (C2-link) en omvatten technologie-neutrale SARP's betreffende C2-linkprocedures en -systemen. De C2-link dient voor de uitwisseling van informatie tussen de twee belangrijkste fysieke onderdelen van het RPAS: het remote pilot station (RPS) en het op afstand bestuurd luchtvaartuig (RPA). De C2-link, hoe hij fysiek ook tot stand wordt gebracht, is dus de logische verbinding voor de uitwisseling van informatie tussen het RPS en het RPA, zodat de piloot op afstand het RPAS veilig kan integreren in de operationele omgeving van de internationale luchtvaart, met name voor communicatie, navigatie en bewaking. Die SARP's zijn de eerste van de twee af te leveren C2-link-pakketten.

Het RPASP werkt momenteel aan het tweede en gedetailleerdere pakket met technologiespecifieke SARP's, dat naar verwachting in 2022 geleverd zal worden.

Na de inbreng van het EASA over ICAO-brief AN 3/5.12-19/53 hebben veel EU-lidstaten voorgesteld om, vanwege de specifieke verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de exploitant en de ontwerper, de raadpleging over de brief te verlengen tot het ontwerp van de wijziging van bijlage 6 beschikbaar is en om de goedkeuring van bijlage 6 en bijlage 8 parallel te laten verlopen, met name wat betreft de goedkeuring van remote pilot stations (RPS) en de verantwoordelijkheden van de verdragsluitende staten met betrekking tot de permanente luchtwaardigheid van RPS. Dat voorstel werd door de ICAO niet aanvaard, wat

de omzetting van de desbetreffende SARP's van de ICAO in Unierecht zou kunnen bemoeilijken vanwege de noodzaak om de verantwoordelijkheden van ontwerper en exploitant voor RPS te behandelen.

De beoogde amendementen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie<sup>1</sup>, Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie<sup>2</sup>, Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie<sup>3</sup>, Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>4</sup>, en mogelijk Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie<sup>5</sup>, en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie<sup>6</sup>. De nieuwe SARP's van de ICAO moeten worden opgenomen in de EU-brede wetgeving om het huidige rechtskader te wijzigen, teneinde het ontwerp, de typecertificering en de exploitatie van RPAS over internationale grenzen en over de volle zee te reguleren.

### **3.2. Namens de Unie in te nemen standpunt**

De Unie erkent de noodzaak om op internationaal niveau een geharmoniseerd regelgevingskader tot stand te brengen dat het ontwerp, de typecertificering en de exploitatie van op afstand bestuurde luchtvaartuigen volgens instrumentvliegvoorschriften over internationale grenzen en over volle zee mogelijk maakt. De in de twee ICAO-brieven voorgestelde amendementen dragen bij tot dat doel.

Het voorgestelde standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, bestaat er derhalve in de voorgestelde amendementen in hun geheel te steunen.

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad de voorgestelde amendementen van het Verdrag van Chicago zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-brieven kennisgeving moet worden gedaan dat de vastgestelde maatregel niet wordt afgekeurd maar wordt nageleefd. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's, d.w.z. 28 november 2024, van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's.

---

<sup>1</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>2</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>3</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>4</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>5</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>6</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaarnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

## 4. RECHTSGRONDSLAG

### 4.1. Procedurele rechtsgrondslag

#### 4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (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 dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst<sup>7</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 zijn, maar die “*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”<sup>8</sup>.

#### 4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De ICAO-Raad is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“Verdrag van Chicago”).

Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken vast, in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Dat zijn handelingen met rechtsgevolgen. Bepaalde rechtsgevolgen van die handelingen kunnen afhangen van kennisgevingen aangaande afkeuring en verschillen, en van de voorwaarden voor die kennisgevingen. De vaststelling van een standpunt van de Unie ten aanzien van dergelijke kennisgevingen valt derhalve binnen de werkingssfeer van artikel 218, lid 9, VWEU.

De beoogde handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie<sup>9</sup>, Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie<sup>10</sup>, Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie<sup>11</sup>, Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>12</sup>, en mogelijk Verordening (EU)

---

<sup>7</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

<sup>8</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

<sup>9</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>10</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>11</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>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).

nr. 452/2014 van de Commissie<sup>13</sup>, en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie<sup>14</sup>. De nieuwe SARP's van de ICAO moeten worden opgenomen in de EU-brede wetgeving om het huidige rechtskader te wijzigen, teneinde het ontwerp, de typecertificering en de exploitatie van RPAS over internationale grenzen en over de volle zee te reguleren. De EU-wetgeving moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

De voornaamste doelstelling van de voorgestelde amendementen is een geharmoniseerd regelgevingskader tot stand te brengen dat het ontwerp, de typecertificering en de exploitatie van op afstand bestuurd vliegtuigen volgens instrumentvliegvoorschriften over internationale grenzen en over volle zee mogelijk maakt. De Unie heeft overeenkomstig artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid in deze kwestie.

De vastgestelde handeling strekt 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 vast te stellen 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. Als 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 hoofddoelstelling en de inhoud van de vastgestelde handeling hebben betrekking op 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>13</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>14</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

Voorstel voor een

## BESLUIT VAN DE RAAD

**betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet ingenomen op de 222e vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10 en het nieuwe deel VI van bijlage 10 van 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”), waarbij het internationale luchtvervoer wordt geregeld, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht.
- (2) De lidstaten zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO. Zeven lidstaten zijn vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.
- (3) Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (“SARP’s”) vaststellen, die worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago.
- (4) De ICAO-Raad moet op zijn 222e vergadering overgaan tot de vaststelling van amendement 177 van bijlage 1 — *Vergunningen van het personeel*, amendement 47 van bijlage 2 — *Luchtverkeersregels*, amendement 108 van bijlage 8 — *Luchtwaardigheid van luchtvaartuigen*, amendement 90 van bijlage 10 — *Luchtvaarttelecommunicatie*, deel V, bij het Verdrag van Chicago betreffende C2-linksysteem en -procedures voor op afstand bestuurde luchtvaartuigsystemen (RPAS) en een nieuw deel VI van bijlage 10.
- (5) De voornaamste doelstelling van de voorgestelde amendementen is een regelgevingskader tot stand te brengen dat het ontwerp, de typecertificering en de exploitatie van op afstand bestuurde luchtvaartuigen volgens instrumentvliegvoorschriften over internationale grenzen en over volle zee mogelijk maakt. De Unie is een groot voorstander van de inspanningen van de ICAO om dit rechtskader in te stellen.
- (6) Het is wenselijk het standpunt vast te stellen dat namens de Unie op de ICAO-Raad moet worden ingenomen, aangezien amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10, deel V, en een nieuw deel VI van bijlage 10 bindend zullen zijn voor de Unie en een

beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de Uniewetgeving, namelijk Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie<sup>15</sup>, Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie<sup>16</sup>, Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie<sup>17</sup>, Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>18</sup>, en mogelijk Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie<sup>19</sup>, en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie<sup>20</sup>.

- (7) Het standpunt van de Unie op de 222e vergadering van de ICAO-Raad of een daaropvolgende vergadering met betrekking tot de vaststelling van het beoogde amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10, deel V, en de vaststelling van een nieuw deel VI van bijlage 10 zoals uiteengezet in ICAO-brieven AN 7/67.1.1-19/52 en AN 3/5.12-19/53, bestaat erin die amendementen in hun geheel te steunen. Dat standpunt moet namens de Unie tot uiting worden gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad.
- (8) Zodra de amendementen van de bijlagen 1, 2, 8 en 10 bij het Verdrag van Chicago zijn aangenomen, zullen zij bindend zijn voor alle ICAO-lidstaten, met inbegrip van alle lidstaten van de Unie, overeenkomstig en binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago.
- (9) Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die oordeelt dat het onmogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure, of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het nodig acht om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijk en die welke bij de internationale norm is vastgesteld.
- (10) Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago treedt een bijlage of een amendement van een bijlage in werking binnen drie maanden na de voorlegging ervan

---

<sup>15</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>16</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>17</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>18</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>19</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>20</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaarnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

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 zijn afkeuring kenbaar maakt.

- (11) Het standpunt van de Unie na de vaststelling van amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10, deel V, en de vaststelling van een nieuw deel VI van bijlage 10 door de ICAO-Raad, die door de secretaris-generaal van de ICAO via een ICAO-brief moeten worden meegedeeld, houdt in dat geen afkeuring kenbaar moet worden gemaakt en dat kennisgeving moet worden gedaan van naleving. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's, d.w.z. 28 november 2024, van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's. Dat standpunt moet door alle lidstaten van de Unie worden ingenomen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

1. Het standpunt dat namens de Unie moet ingenomen op de 222e vergadering van de ICAO-Raad of in een daaropvolgende vergadering, houdt in dat het voorgestelde amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10, deel V, en de vaststelling een nieuw deel VI van bijlage 10 van het Verdrag van Chicago in hun geheel moeten worden gesteund.
2. Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad het in lid 1 vermelde voorgestelde amendement 177 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 2, amendement 108 van bijlage 8, amendement 90 van bijlage 10, deel V, en de vaststelling een nieuw deel VI van bijlage 10 van het Verdrag van Chicago zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-brieven geen afkeuring kenbaar moet worden gemaakt en dat kennisgeving moet worden gedaan van de naleving van de vastgestelde maatregel. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's, d.w.z. 28 november 2024, van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's.

#### *Artikel 2*

Het in artikel 1, lid 1, vermelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad.

Het in artikel 1, lid 2, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten van de Unie.

#### *Artikel 3*

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad  
De voorzitter*