



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 18 januari 2022  
(OR. en)

5149/22

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2022/0003 (NLE)**

---

---

**AVIATION 3  
ICAO 2  
RELEX 20**

## VOORSTEL

---

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	17 januari 2022
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2022) 10 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen op de 225 <sup>e</sup> vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

---

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2022) 10 final.

Bijlage: COM(2022) 10 final



Brussel, 17.1.2022  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Voorstel voor een

## **BESLUIT VAN DE RAAD**

**het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen op de 225<sup>e</sup> vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart**

## **TOELICHTING**

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

Dit voorstel heeft betrekking op het besluit tot vaststelling van:

- i) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 225<sup>e</sup> vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 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 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart in de respectieve ICAO-brieven aankondigt, 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 procedures, 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 225<sup>e</sup> vergadering of een daaropvolgende vergadering het volgende aannemen:

- Amendement 178 van bijlage 1 betreffende de algemene erkenning van elektronische personeelsvergunningen (electronic personnel licences, EPL);
- Amendement 47 van bijlage 6, deel I, betreffende vluchtuitvoeringen met verlengde uitwijktijd (EDTO), reddingsvesten voor jonge kinderen, grondnaderingswaarschuwingssystemen, systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun en operationele credits;
- Amendement 40 van bijlage 6, deel II, betreffende operationele credits en bepalingen inzake redding en brandbestrijding (rescue and firefighting, RFF) die geschikt zijn voor de general aviation (GA);
- Amendement 24 van bijlage 6, deel III, betreffende operational credits, offshore-alternatieven voor langeafstandshelikoptervluchten en gevaarlijke goederen;
- Amendement 7 van bijlage 7 betreffende registratie, deregistratie en overdracht van registratie van luchtvaartuigen;
- Amendement 109 van bijlage 8 betreffende de verantwoordelijkheden van de staat in geval van wijzigingen en reparaties door derden, bepalingen inzake brandbestrijding in vrachtcompartimenten en onderhoud van luchtvaartuigen die niet geregistreerd zijn in de staat die de erkenning als onderhoudsorganisatie heeft afgegeven;
- Amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, betreffende de invoering van systeem X ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS X) en betreffende de beperking van valse ACA-waarschuwingen in luchtvaartuigen die zijn uitgerust met het huidige ACAS-systeem met hybride bewakingscapaciteit;
- Amendement 17 van bijlage 14, Vol I, betreffende redding en brandbestrijding voor de general aviation;
- Amendement 18 van bijlage 17, dat voortvloeit uit de herziening van bijlage 17 door de tweëndertigste vergadering van het Aviation Security Panel (AVSECP/32), die plaatsvond van 31 mei tot en met 4 juni 2021;
- Amendement 29 van bijlage 9 betreffende uitbraken van gezondheidsproblemen in de luchtvaart en de bestrijding van mensenhandel, dat voortvloeit uit de aanbevelingen van de twaalfde vergadering van het Facilitation Panel (FALP/12), die plaatsvond van 13 tot en met 23 juli 2021

(“de beoogde handelingen”).

De beoogde handelingen hebben de volgende doelstellingen:

#### ***Amendement 178 van bijlage 1***

De in hoofdstuk 5 bedoelde specificaties voor personeelsvergunningen invoeren in bijlage 1 betreffende de toepassing van een systeem voor elektronische personeelsvergunningen (EPL), teneinde de efficiëntie en de algemene erkenning van dergelijke vergunningen te verbeteren.

Het voorgestelde amendement zal naar verwachting op 3 november 2022 van toepassing worden.

#### ***Amendement 47 van bijlage 6, deel I***

Betreffende vluchtuitvoeringen met verlengde uitwijktijd (EDTO), hoofdstuk 4 wijzigen en het volledige aanhangsel C schrappen. De wijziging houdt verband met belangrijke EDTO-systemen en heeft tot doel te verduidelijken dat de strengste beperking van een EDTO-uitwijktijd niet mag worden overschreden, en dat hiermee rekening dient te worden gehouden bij de dispatch. Aanhangsel C, een leidraad, wordt geschrapt omdat het EDTO-handboek (Doc 10085) een volledige reeks richtsnoeren voor EDTO bevat.

Betreffende reddingsvesten voor jonge kinderen, een nieuwe noot invoegen in bijlage 6, deel I, met aanvullende richtsnoeren voor het vervoer van reddingsvesten voor jonge kinderen. Verdragsluitende partijen zijn wettelijk niet verplicht kennisgeving te doen van naleving van of eventuele verschillen met noten.

Betreft grondnaderingswaarschuwingssystemen (GPWS), op basis van een evaluatie van recente ongevallen de bestaande aanbeveling opwaarderen tot een norm in bijlage 6, deel I, betreffende GPWS voor luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa (MCTOM) van 5 700 kg of minder die meer dan vijf maar niet meer dan 9 passagiers mogen vervoeren.

Betreffende systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun (ROAAS), een nieuwe norm invoeren, samen met nieuwe definities in hoofdstuk 1, waarbij het gebruik van ROAAS voor commerciële luchtvaartuigen verplicht wordt gesteld op basis van forward fitting.

#### ***Amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, en amendement 24 van bijlage 6, deel III betreffende prestatiegebaseerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen (PBAOM) en vluchtrecorders***

Betreffende operationele credits in de context van PBAOM biedt het PBAOM-concept de mogelijkheid om operationele credits te geven, d.w.z. om lagere minima toe te passen op basis van de prestaties van de grondinfrastructuur en luchtvaartuigsystemen.

Een van de doelstellingen van de amendementen van bijlage 6 is verwijzingen naar specifieke systemen – zoals systemen voor verbeterd zicht (EVS) en head-up displays (HUD's) – te vermijden en de tekst meer generisch en technologisch neutraler te maken, teneinde ruimte te bieden voor toekomstige ontwikkelingen op dit gebied. Een andere wijziging is de invoering van de definities van basisluchtvaartuig en geavanceerd luchtvaartuig, waarbij geavanceerde luchtvaartuigen beter zijn uitgerust dan is voorgeschreven voor de vluchtuitvoering in kwestie en basisluchtvaartuigen alleen over de vereiste uitrusting beschikken en derhalve niet aanmerking komen voor operationele credits. Deze wijziging is een eerste stap in de invoering van het PBAOM-concept voor commerciële vluchtuitvoeringen, teneinde het concept begrijpelijker te maken en het mogelijk te maken om normen op een meer generische manier te formuleren.

Bovendien wordt aanhangsel H bij bijlage 6, deel I, geschrapt omdat informatie over het gebruik van automatische landingssystemen, head-up displays en zichtsystemen nu is opgenomen in het handboek voor vluchtuitvoeringen in alle weersomstandigheden (Doc 9365). Verdragsluitende partijen zijn wettelijk niet verplicht kennisgeving te doen van naleving van of eventuele verschillen met richtsnoeren.

Betreffende vluchtrecorders, de bestaande normen in bijlage 6 wijzigen om fabrikanten en installateurs van vluchtrecorders te verplichten de informatie te verstrekken die nodig is om de vluchtrecorders in gebruiksklare staat te houden. Voorts worden ook de onderhoudsintervallen van vluchtgegevensrecorders verduidelijkt.

***Amendement 40 van bijlage 6, deel II, en amendement 17 van bijlage 14, volume I, betreffende bepalingen inzake redding en brandbestrijding (RFF) voor de general aviation (GA)***

Een nieuwe aanbeveling opnemen in bijlage 6, deel II, sectie 2 (general aviation vluchtuitvoeringen) en nieuwe normen in bijlage 6, deel II, afdeling 3 (grote en turbojetvliegtuigen) en bijlage 14, volume I, hoofdstuk 9.

Betreffende bijlage 6, deel II, afdelingen 2 en 3, duidelijk aangeven of de exploitant rekening moet houden met de beschikbaarheid van RFF-faciliteiten en -diensten op het luchtvaartterrein van de beoogde vluchtuitvoering.

De voorgestelde aanbeveling in bijlage 6, deel II, afdeling 2, stelt de betrokken GA-exploitanten (in het EU-systeem NCO-exploitanten) in staat om te beoordelen of het vluchtvaartterrein van de beoogde vluchtuitvoering geschikt is en om de beschikbaarheid van RFF-faciliteiten mee te nemen in deze beoordeling. In het geval van exploitanten die onder bijlage 6, deel II, afdeling 3 vallen (in het EU-systeem NCC-exploitanten), die over een veiligheidsbeheersysteem (SMS) moeten beschikken, moet de noodzaak om rekening te houden met geschikte RFF-faciliteiten bij het kiezen van het luchtvaartterrein waarop de vluchtuitvoering zal plaatsvinden, aan bod komen in het SMS van de exploitant.

Bovendien stelt de ICAO voor de GA uit te sluiten van de RFF-bepalingen van bijlage 14 - Luchtvaartterreinen, Volume I - Ontwerp van en vluchtuitvoeringen op luchtvaartterreinen. Sommige staten interpreteren de huidige tekst alsof alle luchtvaartterreinen, ongeacht hun omvang en type van vluchtuitvoeringen, over specifieke RFF-faciliteiten moeten beschikken. Dit legt een grote belasting op kleine luchtvaartterreinen met uitsluitend GA-vluchtuitvoeringen en heeft geleid tot een beperking van de openingsuren of zelfs de sluiting van het luchtvaartterrein. De tijdelijke sluiting of beperking van de openingsuren van luchtvaartterreinen vormt een gevaar op zichzelf, met name voor GA-luchtvaartuigen, die een beperkter brandstofbereik hebben, vaak alleen overdag kunnen vliegen en onderhevig zijn aan meer beperkingen door weersomstandigheden. De huidige RFF-eis is niet evenredig, voornamelijk omdat kleine GA-luchtvaartuigen door hun lage gewicht, lage start- en landingssnelheid en beperkte brandstofcapaciteit bij het opstijgen of landen waarschijnlijk niet zullen leiden tot het type ongevallen waarvoor een brandweerbrigade op het luchtvaartterrein nodig zou zijn.

***Amendement 24 van bijlage 6, deel III***

Betreffende offshore-alternatieven voor langeafstandshelikoptervluchten, normen en aanbevolen praktijken wijzigen teneinde de huidige aanbevolen praktijk om geen gebruik te maken van offshore-alternatieven in vijandige gebieden te schrappen. Volgens de huidige voorschriften moet een exploitant alle relevante factoren in aanmerking nemen om te bepalen of hij gebruikt zal maken van langeafstandshelikoptervluchten. De wijziging biedt de exploitant de mogelijkheid een offshore-alternatief te plannen in een vijandig gebied, op

voorwaarde dat hij een risicobeoordeling uitvoert. De bedoeling is de exploitant in staat te stellen het optimale evenwicht te vinden tussen nuttige last en eisen inzake brandstof, bereik en uitwijkmogelijkheden, met behoud van een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is dat van de huidige bepaling.

Betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per helikopter: een nieuw hoofdstuk 12 opnemen in bijlage 6, deel III. Deel III bevat momenteel geen passende normen, met name wat betreft de bepalingen met betrekking tot de verantwoordelijkheden van de staat van de exploitant. Dergelijke bepalingen zijn nodig om veilig toezicht te houden op het vervoer van gevaarlijke goederen en om de voorschriften voor exploitanten die geen gevaarlijke goederen mogen vervoeren, te verduidelijken. De bepalingen zijn gebaseerd op die van bijlage 6, deel I, en zijn aangepast aan bijlage 6, deel III. De bepalingen zijn in overeenstemming met de technische instructies voor de veiligheid van het luchtvervoer van gevaarlijke goederen (Doc 9284, Technical Instructions).

De amendementen van bijlage 6, delen I, II en III, en bijlage 14, Vol I, zullen naar verwachting op 3 november 2022 van toepassing worden.

#### ***Amendement 7 van bijlage 7***

De overdracht van luchtvaartuigen van een staat naar een andere vergemakkelijken, de huidige praktijk harmoniseren, en transparantie en samenhang bij de uitwisseling van eigendomsgegevens van luchtvaartuigen tussen staten bevorderen.

Met betrekking tot de registratie van luchtvaartuigen, het certificaat van registratie wijzigen om aan te geven dat het is afgegeven aan de eigenaar van het luchtvaartuig, de exploitant van het luchtvaartuig of iemand anders. Deze wijziging heeft tot doel de huidige commerciële praktijken in de luchtvaartsector te weerspiegelen, zoals leasing, waarbij het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd door een andere entiteit dan de eigenaar van het luchtvaartuig.

Met betrekking tot deregistratie van luchtvaartuigen, de eis invoeren om een certificaat van deregistratie van het luchtvaartuig af te geven wanneer een luchtvaartuig wordt gederegistreerd. Op dit ogenblik zijn het formaat van door veel staten afgegeven kennisgevingen of certificaten van deregistratie en de daarin vervatte informatie niet gestandaardiseerd, wat leidt tot vertragingen bij de registratie.

Amendement 7 van bijlage 7 zal naar verwachting op 2 november 2023 van toepassing worden. De bepalingen met betrekking tot het certificaat van registratie zullen naar verwachting echter op 26 november 2026 van toepassing worden.

#### ***Amendement 109 van bijlage 8***

De SARP's in bijlage 8 wijzigen om de duidelijkheid te verbeteren en ervoor te zorgen dat staten die wijzigingen en reparaties goedkeuren (de staten van ontwerpwijziging) een duidelijk inzicht hebben in hun verantwoordelijkheid voor permanente luchtwaardigheid en om de ontwerpcapaciteit voor brandbestrijding in het vrachtcompartiment van grote vliegtuigen, helikopters en kleine vliegtuigen te verduidelijken. Bovendien wordt een nota toegevoegd waarin wordt verduidelijkt dat de voorgestelde bepalingen in deel II, hoofdstuk 6, een onderhoudsorganisatie niet beletten onderhoud te verrichten van luchtvaartuigen die niet geregistreerd zijn in de staat die de erkenning als onderhoudsorganisatie heeft afgegeven, noch van luchtvaartuigen zonder registratie. Verdragsluitende partijen zijn wettelijk niet verplicht kennisgeving te doen van naleving van of eventuele verschillen met noten.

Amendement 109 van bijlage 8 wordt van toepassing op 3 november 2022.

#### ***Amendement 91 van bijlage 10, Volume IV***

Bestaande SARP's in bijlage 10, Vol IV, wijzigen met het oog op de invoering van systeem X ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS X), teneinde de veiligheid te verbeteren, onnodige waarschuwingen te doen afnemen, nieuwe procedures op te nemen, het gebruik van andere surveillancebronnen mogelijk te maken, zodat nieuwe luchtvaartuigtypes kunnen worden ondersteund, en valse ACAS-waarschuwingen te beperken. Het voorgestelde amendement zal naar verwachting op 3 november 2022 van toepassing worden.

#### ***Amendement 18 van bijlage 17***

Nieuwe en/of gewijzigde bestaande SARP's opnemen in bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago met betrekking tot de beveiligingscultuur; beveiligingsprogramma's van luchtvaartuigexploitanten; methoden om explosieven in ruimbagage op te sporen; en nationale kwaliteitscontroleprogramma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Amendement 18 zal naar verwachting in november 2022 van toepassing worden.

#### ***Amendement 29 van bijlage 9***

Het voorgestelde amendement 29 van bijlage 9 omvat onder andere nieuwe en/of herziene bepalingen inzake noodsituaties op het gebied van de volksgezondheid, reisbeveiliging en gezondheidsdocumenten, hulp- en repatriëringsvluchten, de facilitering van het luchtvervoer van personen met een handicap, bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun families, mensenhandel, en een kleine wijziging in een nota over PNR-gegevens (Passenger Name Record) om de term "push" nader te omschrijven.

Met name wat gezondheid betreft, heeft het Comité Luchtvervoer (ATC) (C-DEC 219/3) op 15 april 2020 het mandaat van een taskforce goedgekeurd, namelijk de herziening van alle gezondheidsgelateerde SARP's van bijlage 9 en de bijbehorende richtsnoeren, de opstelling van voorstellen voor nieuwe en/of herziene bepalingen van bijlage 9 en de opstelling van relevante richtsnoeren. Dit heeft tot doel effectieve ICAO-maatregelen op te stellen die de staten via hun luchtvaartautoriteiten moeten uitvoeren, met eisen voor luchtvaartuigen, luchtvaartuigexploitanten en andere belanghebbenden.

Toen de taskforce de opname van nieuwe en herziene gezondheidsgelateerde SARP's in overweging nam, heeft hij nieuwe definities en wijzigingen voorgesteld in hoofdstuk 1 (desinsectie en desinfectie van luchtvaartuigen), hoofdstuk 6 (noodplannen van luchtvaartterreinen i.v.m. uitbraken van gezondheidsproblemen) en hoofdstuk 8 (verzamelen van gezondheidsdocumenten, bevorderen van digitale oplossingen waar mogelijk) en overeenstemming bereikt over de opstelling van een nieuw hoofdstuk (hoofdstuk 10) in bijlage 9 - Facilitering. Het nieuwe hoofdstuk 10 is bedoeld om nieuwe en herziene SARP's op gezondheidsgebied te groeperen; dit betekent ook dat sommige bestaande gezondheidsgelateerde SARP's uit andere hoofdstukken van bijlage 9 worden verplaatst naar het voorgestelde nieuwe hoofdstuk 10. Dit hoofdstuk zal uit 3 afdelingen bestaan: - A. Internationale gezondheidsvoorschriften en bijbehorende maatregelen; B. Inspectie van gezondheidsgelateerde documenten; en C. Voorkoming en inperking van besmettelijke ziekten. Door de intensieve werkzaamheden aan de nieuwe en herziene SARP's en tijdsbeperkingen is de taskforce er echter niet in geslaagd de SARP's te bundelen om het nieuwe hoofdstuk 10 volledig op te stellen.

Het 12<sup>e</sup> faciliteringspanel heeft de aanbevelingen van de taskforce en de voorgestelde SARP's met aanvullende aantekeningen bestudeerd en in zijn eindverslag opgenomen. Sommige SARP's zijn tijdens het panel gewijzigd om uiteindelijk tot een consensus onder de deelnemers te komen. De besprekingen hadden betrekking op het beleid inzake contactopsporing en de status van gezondheidsdocumenten bij binnenkomst of doorreis.

Bovendien heeft het panel ermee ingestemd kleine wijzigingen aan te brengen aan het traceringsformulier voor passagiers (Passenger Locator Form).

Voorts heeft de werkgroep inzake mensenhandel (WGHT) van het faciliteringspanel van de ICAO de uitgebreide strategie opgesteld. Dit omvat het opstellen van richtsnoeren en het bijstaan van lidstaten teneinde:

a) een brede strategie op te stellen en uit te voeren om de bestrijding van mensenhandel in de burgerluchtvaart te faciliteren; en

b) beleidsmaatregelen en protocollen vast te stellen met betrekking tot de respons op een vermoedelijk geval van mensenhandel, met duidelijke rapporteringslijnen aan rechtshandhavinginstanties, waarbij wordt gereageerd op mogelijke gevallen van mensenhandel en wordt gezorgd voor coördinatie tussen overheidsinstanties, tussen landen en met belanghebbenden (waaronder luchthavens en luchtvaartmaatschappijen).

Deze brede strategie vormt een aanvulling op de bestaande beleidsmaatregelen, richtsnoeren en andere middelen van de ICAO ter bestrijding van mensenhandel die werden opgesteld om richting te geven aan de inspanningen van de luchtvaartsector, waaronder een algemene resolutie, twee aanbevolen praktijken, opleidingsrichtsnoeren, rapporteringsrichtsnoeren, een opleidingsprogramma en een enquête onder de verdragsluitende staten.

De wijzigingen die zijn uiteengezet in Amendement 29 zullen naar verwachting in november 2022 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**

##### ***Amendement 178 van bijlage 1 betreffende de algemene erkenning van elektronische personeelsvergunningen (electronic personnel licences, EPL)***

In reactie op de aanbevelingen van de 39<sup>e</sup> zitting van de Algemene Vergadering van de ICAO heeft het ICAO-secretariaat onderzocht of het haalbaar is om in bijlage 1 — Personeelsvergunningen normen voor de toepassing van een elektronisch systeem voor personeelsvergunningen op te stellen en uit te voeren, teneinde de veiligheid en efficiëntie te verbeteren. Hieruit bleek dat een amendement van bijlage 1 waarbij het facultatieve gebruik van elektronische personeelsvergunningen mogelijk wordt gemaakt, haalbaar was voor zover er nauwlettend op werd toegezien dat onnodige lasten voor andere staten, die de authenticiteit en geldigheid van een vergunning moeten controleren, worden vermeden. Er werd een taskforce voor elektronische personeelsvergunningen (EPL-TF) opgericht, die onder meer de opdracht kreeg om de door het ICAO-secretariaat uitgevoerde analyse te bestuderen en bepalingen op te stellen waarin zorgvuldig rekening wordt gehouden met de aanvaarding van elektronische vergunningen door andere staten.

De lidstaten zijn over de voorgestelde amendementen geraadpleegd in ICAO-brief AN 12/1.1.25-20/112, met inbegrip van de voorstellen voor het amendement van de bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.

De amendementen die aanvankelijk werden voorgesteld in ICAO-brief AN 12/1.1.25-20/112 hebben betrekking op de invoering van elektronische personeelsvergunningen op autonome mobiele visuele elektronische beeldschermen, naast de vergunningen die zijn afgegeven op papier van eerste kwaliteit of ander geschikt materiaal, waaronder plastic kaarten.

Ingevolge de aanbeveling van het EASA over ICAO-brief AN 12/1.1.25-20/112 hebben veel EU-lidstaten de voordelen van elektronische vergunningen erkend en verwachten zij geen specifiek nadeel.

De beoogde amendementen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk Verordening (EU) nr. 1178/2011<sup>1</sup> van de Commissie en Verordening (EU) 2015/340<sup>2</sup> van de Commissie. Het huidige rechtskader moet worden gewijzigd door nieuwe SARP's van de ICAO op te nemen in de EU-brede wetgeving, teneinde het formaat, het type en de certificering van autonome mobiele visuele elektronische beeldschermen te reguleren en te voorzien in de mogelijkheid om toegang te krijgen tot relevante gegevens met en zonder internetverbinding, met behoud van de integriteit, privacy en veiligheid van persoonsgegevens.

***Amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III en amendement 17 van bijlage 14, Vol I***

Amendement 47 van bijlage 6, deel I, inzake vluchtuitvoeringen met verlengde uitwijktijd (EDTO) moet worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012<sup>3</sup>.

Amendement 47 van bijlage 6, deel I, inzake reddingsvesten voor jonge kinderen stemt overeen met de bestaande voorschriften in Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie met betrekking tot de uitrusting met en de opslag van reddingsvesten of gelijkwaardige drijfvoorzieningen voor jonge kinderen. Hetzelfde geldt voor grondnaderingswaarschuwingssystemen (GPWS). Het EASA heeft informatie ingediend ter ondersteuning van de door de ICAO uitgevoerde kostenbatenanalyse. Uit deze analyse is gebleken dat de kosten-batenverhouding voor deze verandering positief is op basis van forward fitting, maar niet voldoende om retrofitting te rechtvaardigen. Er zijn geen wijzigingen in de EU-regels nodig.

Amendement 47 van bijlage 6, deel I, betreffende systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun (ROAAS) stemt overeen met de bestaande regels van Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie<sup>4</sup>. Er zijn geen wijzigingen in de EU-regels nodig.

---

<sup>1</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>2</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).

<sup>3</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>4</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).

Amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, en amendement 24 van bijlage 6, deel III, betreffende operationele credits in het kader van prestatiegebaseerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen (PBAOM) stemt overeen met de bestaande regels van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie. Er zijn geen wijzigingen in de EU-regels nodig.

Amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, betreffende vluchtrecorders. Het onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten door diverse staten is belemmerd omdat de in het betrokken luchtvaartuig geïnstalleerde vluchtrecorders (vluchtgegevensrecorder en/of cockpitgeluidsrecorder) niet in gebruiksklare staat waren gehouden. Dit leidde tot problemen met de opgeslagen bestanden die uit de vluchtrecorders werden opgehaald (zoals ontbrekende informatie, ongeldige parameterwaarden of onbegrijpelijke geluidsopnames). Een van de factoren die hieraan bijdragen is dat de informatie om vluchtrecorders gebruiksklaar te houden, vaak onvolledig is. Exploitanten moeten ervoor zorgen dat vluchtrecorders gebruiksklaar blijven, maar zonder de passende informatie kunnen zij niet aan deze eis voldoen.

De voorstellen in ICAO-brief SP 55/4-20/94 wijzigen de ICAO-normen in bijlage 6, deel I, aanhangsel 8, bijlage 6, deel II, aanhangsel 2.3, en bijlage 6, deel III, aanhangsel 4. Deze voorstellen:

1. wijzigen de ICAO-normen die van toepassing zijn op fabrikanten van vluchtrecorders en voeren de ICAO-normen in die van toepassing zijn op installateurs van vluchtrecorders, teneinde deze organisaties te verplichten om de exploitanten voldoende informatie te verstrekken om de vluchtrecorders in gebruiksklare staat te houden;
2. wijzigen de ICAO-normen die van toepassing zijn op een onderhoudstaak van de vluchtgegevensrecorder (de zogenaamde “kalibratie van de vluchtgegevensrecorder”), teneinde de periodiciteit van deze onderhoudstaken te verduidelijken.

In een aanbeveling voor een antwoord op deze ICAO-brief, die naar de EU-lidstaten werd gestuurd, ondersteunde het EASA de intentie van de in punt 1 beschreven voorgestelde amendementen, maar stelde het een aantal wijzigingen in de formulering voor. Wat punt 2 betreft, merkte het EASA op dat een van de ICAO-normen waarvoor wijzigingen werden voorgesteld, in plaats daarvan moet worden geschrapt.

Twaalf EU-lidstaten bevestigden de analyse en opmerkingen van het EASA in hun antwoord op ICAO-brief SP 55/4-20/94. De overige EU-lidstaten hebben deze brief niet beantwoord.

Ingevolge het overleg over ICAO-brief SP 55/4-20/94 werden de door het EASA en EU-lidstaten voorgestelde niet-redactionele wijzigingen aanvaard door het ICAO-secretariaat, behalve de door het EASA voorgestelde schrapping van een ICAO-norm. De beoogde amendementen zullen geen gevolgen hebben voor de EU-regelgeving, maar zullen hoogstwaarschijnlijk leiden tot een wijziging van een aantal AMC's voor Air Operations Rules en/of tot kleine wijzigingen van certificeringsspecificaties (CS-ETSO, CS-25 en CS-29).

Amendement 40 van bijlage 6, deel II, en amendement 17 van bijlage 14, Vol I, met betrekking tot reddings- en brandbestrijdingsbepalingen voor de general aviation (GA)

moeten worden omgezet in respectievelijk Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 139/2014<sup>5</sup> van de Commissie.

In amendement 24 van bijlage 6, deel III, met betrekking tot offshore-alternatieven voor langeafstandshelikoptervluchten worden veiligheidscriteria en de noodzaak van goedkeuring voorgesteld. Die voorstellen stemmen overeen met de regels in Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie. Er zijn geen wijzigingen in de EU-regelgeving nodig.

Amendement 24 van bijlage 6, deel III, met betrekking tot gevaarlijke goederen vereist geen wijziging van de EU-regelgeving aangezien Verordening (EU) nr. 965/2012 rechtstreeks verwijst naar ICAO-bijlage 18 en de bijbehorende technische instructies.

#### ***Amendement 7 van bijlage 7 betreffende registratie, deregistratie en overdracht van registratie van luchtvaartuigen***

In amendement 7 van bijlage 7 is bepaald hoe de registratie van luchtvaartuig moet gebeuren, namelijk door een aanpassing van het model van het registratiecertificaat en door de invoering van een model voor het deregistratiecertificaat.

Hoewel registratie- en deregistratiecertificaten van luchtvaartuigen op dit ogenblik niet door het EU-recht worden geregeld, heeft amendement 7 van bijlage 7 betrekking op een domein dat wordt bestreken door Verordening (EG) nr. 1008/2008<sup>6</sup>, waarbij het algemene kader voor de registratie van luchtvaartuigen op EU-niveau wordt vastgesteld. Het beginsel waarop amendement 7 van bijlage 7 zich baseert om de overdracht van luchtvaartuigen van een staat naar een andere te faciliteren, komt overeen met regels in Verordening (EG) nr. 1008/2008.

#### ***Amendement 109 van bijlage 8 betreffende de verantwoordelijkheden van de staat in geval van wijzigingen en reparaties door derden***

Het amendement van bijlage 8, deel I en deel II, hoofdstuk 4, verduidelijkt de verantwoordelijkheden van de staat van ontwerpwijziging en maakt een passend onderscheid ten opzichte van de oorspronkelijke staat van ontwerp of vervaardiging van het luchtvaartuig, de motor of de propeller. Dit omvat het ontvangen en evalueren van informatie over defecten en de ontwikkeling en verspreiding van verplichte informatie over permanente luchtwaardigheid. De nieuwe SARP's beperken zich tot het verduidelijken van de verplichte verantwoordelijkheden inzake informatie over permanente luchtwaardigheid omdat de bestaande SARP's reeds vereisen dat het ontwerp en/of de vervaardiging van die wijzigingen en/of reparaties aanvaardbaar is voor het land van registratie van het desbetreffende luchtvaartuig.

Het systeem waarbij het EASA zijn verantwoordelijkheid (als staat van ontwerp of staat van ontwerpwijziging) moet opnemen, is reeds geïmplementeerd in Verordening (EU) nr. 748/2012<sup>7</sup> van de Commissie. Dit systeem omvat het ontvangen en evalueren van informatie

---

<sup>5</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>6</sup> Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap, PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

<sup>7</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

over defecten en de ontwikkeling en verspreiding van verplichte informatie over permanente luchtwaardigheid.

#### ***Amendement 109 van bijlage 8 betreffende bepalingen inzake brandbestrijding in vrachtcompartimenten***

Het amendement verduidelijkt de ontwerpcapaciteiten van brandbestrijdingssystemen in het vrachtcompartiment van grote vliegtuigen. Dit amendement introduceert geen nieuwe eisen voor de huidige vloot, maar brengt de formulering in overeenstemming met hetgeen vereist is in de huidige luchtwaardigheidsvoorschriften van de staten van ontwerp die al zijn aanvaard voor de bestaande vloot en is van toepassing op nieuwe luchtvaartuigontwerpen.

Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie ondervindt geen gevolgen van de voorgestelde SARP's aangezien de desbetreffende eisen reeds tot uiting komen in de certificeringsspecificatie (CS-25 "Grote vliegtuigen") die het EASA heeft afgegeven overeenkomstig artikel 76, punt 3, van Verordening (EU) 2018/1139.

Bovendien introduceert het amendement nieuwe bepalingen waarbij de houder van de ontwerpgoedkeuring wordt verplicht (voor grote vliegtuigen) of aanbevolen (voor helikopters en kleine vliegtuigen) om de exploitant informatie te verstrekken over de mogelijkheden om het vrachtcompartiment te beveiligen tegen brand, zoals gecertificeerd voor nieuw geproduceerde en nieuw ontworpen luchtvaartuigen. Het EASA heeft deelgenomen aan de opstelling van deze SARP's en is van oordeel dat zij exploitanten zullen helpen bij het bepalen van de beperkingen van specifieke systemen om brand in het vrachtcompartiment van luchtvaartuigen te bestrijden.

Deze nieuwe SARP's zijn van invloed op Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie. Het EASA is voornemens een regelgevende taak te programmeren om deze SARP's, nadat ze door de ICAO-Raad zijn aangenomen, om te zetten.

#### ***Amendement 91 van bijlage 10, Volume IV***

Na de toepassingsdatum zal er een gemengde vloot luchtvaartuigen ontstaan die zijn uitgerust met ACAS X/TCAS 7.1; de grondsystemen moeten hieraan worden aangepast. De gevolgen van een dergelijke gemengde vloot op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet in detail worden onderzocht door de ICAO. Hoewel dit niet in de vorige ICAO-brief wordt vermeld, moeten verleners van luchtvaartnavigatiediensten, om het onderzoek van incidenten te vergemakkelijken, hun grondstelsel updaten zodat het onderdeelnummer van de ACAS-software kan worden opgevraagd. Bovendien is het mogelijk dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gebruikmaken van separatieadvies (RA), de decodering van het RA-rapport moeten aanpassen, al naargelang welke gedetailleerde informatie uit het RA-rapport aan hun verkeersleiders wordt getoond. Aangezien er operationele verschillen zijn tussen ACAS II en ACAS Xa moeten de gevolgen van die verschillen in detail worden toegelicht in het ACAS-handboek (Doc 9863).

Voor luchtvaartuigexploitanten zullen de gevolgen beperkt zijn, aangezien de invoering van ACAS X-apparatuur facultatief is. De belangrijkste verschillen van ACAS X zitten in de botsingsvermijdingslogica en de bronnen van bewakingsgegevens. Aangezien het vermijdingsalgoritme transparant is voor de piloot en gezien de kleinere waarschijnlijkheid dat een piloot een ACAS II RA ontvangt, samen met het feit dat de procedures ongewijzigd

---

producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).

blijven, kan worden gesteld dat opleiding misschien niet nodig is. Echter, tijdens potentiële conflictsituaties waarbij een tussenkomst van het systeem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS) noodzakelijk is, zullen de waarschuwingstijd, duur en sequentie van het separatieadvies van ACAS Xa vergelijkbaar maar niet identiek zijn aan die van TCAS II versie 7.1. Aangezien de geoptimaliseerde veiligheidslogica naar verwachting het aantal onnodige waarschuwingen in niet-conflictsituaties zal doen afnemen, mag ACAS Xa separatieadvies niet onder dezelfde voorwaarden als TCAS II versie 7.1 worden uitgebracht.

Aangezien er operationele verschillen zijn tussen ACAS II met botsingsvermijdingslogica versie 7.1 en ACAS Xa (ook al zijn de procedures dezelfde), moeten de verschillen worden vastgesteld. In het amendement wordt gesteld dat de richtsnoeren voor systemen die verenigbaar zijn met TCAS 7.1 en voor systemen die verenigbaar zijn met ACAS X worden opgenomen in het handboek (Doc 9863) van het systeem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS). Tot op heden zijn de wijzigingen in het ACAS-handboek (Doc 9863) echter nog niet afgerond.

Het Europese regelgevingskader zou moeten worden bijgewerkt om het gebruik van ACAS X erin op te nemen.

Tot de getroffen regelgeving en/of de bijbehorende richtsnoeren behoren onder meer Verordening (EU) nr. 1332/2011<sup>8</sup> van de Commissie - Gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht, en Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie - Vluchtuitvoeringen. Ook andere voorschriften en hun aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren kunnen gevolgen ondervinden. De EASA-certificeringsspecificatie voor communicatie, navigatie en plaatsbepalingsdiensten (CS-ACNS) en de certificeringsspecificaties voor European Technical Standard Orders (CS-ETSO) zouden eveneens moeten worden geactualiseerd.

### ***Amendement 18 van bijlage 17***

Tijdens zijn tweeëndertigste vergadering, die virtueel plaatsvond van 31 mei tot en met 4 juni 2021, heeft het Aviation Security Panel van de ICAO bijlage 17 herzien. Op 25 juni 2021, tijdens de elfde vergadering van de 223<sup>e</sup> zitting, besprak de ICAO-Raad de voorstellen tot wijziging van bijlage 17. Via de vertrouwelijke ICAO-brief AS 8/2.1-21/48 van 20 juli 2021 heeft de secretaris-generaal van de ICAO de staten op de hoogte gebracht van het voorstel voor amendement 18 van bijlage 17.

De voorgestelde amendementen introduceren nieuwe en/of gewijzigde bestaande SARP's in bijlage 17, met betrekking tot de beveiligingscultuur; beveiligingsprogramma's van luchtvaartuigexploitanten; methoden om explosieven in ruimbagage op te sporen; en nationale kwaliteitscontroleprogramma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

De meeste nieuwe of herziene bepalingen die bij amendement 18 van bijlage 17 worden geïntroduceerd, vereisen geen wijzigingen van het recht van de Unie omdat ze er al deel van uitmaken. Eén nieuwe norm op het gebied van preventieve beveiligingsmaatregelen vereist echter een wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998<sup>9</sup> van de Commissie. Die

---

<sup>8</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>9</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1).

wijziging zal ervoor zorgen dat de procedures voor de behandeling van niet-geïdentificeerde bagage worden uitgebreid tot verdachte voorwerpen.

### ***Amendement 29 van bijlage 9***

De meeste nieuwe of herziene bepalingen die bij amendement 29 van bijlage 9 worden voorgesteld, vereisten geen wijzigingen van het recht van de Unie omdat deze normen al aan bod komen in het recht van de Unie. Wat het onderdeel mensenhandel betreft, omvatten de nationale wetten op het gebied van vervoer het kaderbesluit van de Raad van de Europese Unie van 2002 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van hulpverlening bij illegale binnenkomst, illegale doortocht en illegaal verblijf<sup>10</sup>; het Verdrag van de Raad van Europa uit 2005 inzake de bestrijding van mensenhandel<sup>11</sup>; en de Richtlijn van de Europese Unie van 2011 inzake het voorkomen en bestrijden van mensenhandel en de bescherming van slachtoffers daarvan<sup>12</sup>. Wat PNR betreft, is alleen een informatieve nota gewijzigd om de term “push” nader te omschrijven. Deze elementen worden al behandeld in Richtlijn 2016/681 betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit<sup>13</sup>.

### **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.

De toepassing van een elektronisch vergunningensysteem wordt als een voordeel beschouwd en moet worden gesteund.

De voorgestelde amendementen voor bijlagen 6 en 14, Vol I, hebben betrekking op offshore-alternatieven, redding en brandbestrijding voor de general aviation, diverse punten van richtsnoeren die voortvloeien uit de 5<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> vergadering van het Flight OPS panel en de blijvende goede werking van vluchtrecorders. Aangezien de meeste nieuwe amendementen van bijlage 6 overeenstemmen met bestaande EU-regels en de overige als passend worden, bestaat het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen erin de amendementen te steunen.

Aangezien de meeste nieuwe SARP's in amendement 109 van bijlage 8 overeenstemmen met bestaande EU-regels en de overige als passend worden, bestaat het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen erin het voorstel te steunen.

Bovendien erkent de Unie dat geharmoniseerde veiligheidsniveaus tot stand moeten worden gebracht en dat verbeterde technologieën moeten worden toegepast, zoals voorgesteld in het amendement van bijlage 10, Vol IV.

---

<sup>10</sup> Kaderbesluit van de Raad van 28 november 2002 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van hulpverlening bij illegale binnenkomst, illegale doortocht en illegaal verblijf (PB L 328 van 5.12.2002, blz. 1).

<sup>11</sup> Council of Europe Convention on Action Against Trafficking in Human Beings (CETS No. 197) (Verdrag van de Raad van Europa inzake de bestrijding van mensenhandel), <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

<sup>12</sup> Richtlijn 2011/36/EU van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2011 inzake de voorkoming en bestrijding van mensenhandel en de bescherming van slachtoffers daarvan (PB L 101 van 15.4.2011, blz. 1).

<sup>13</sup> Richtlijn (EU) 2016/681 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 132).

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen over de voorgestelde amendementen van het Verdrag van Chicago, mits de ICAO-Raad de voorgestelde amendementen zonder ingrijpende wijzigingen aanneemt, houdt dan ook in dat in antwoord op de respectieve ICAO-brieven geen afkeuring kenbaar moet worden gemaakt en dat kennisgeving moet worden gedaan van naleving. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuw aangenomen ICAO-normen, namelijk 3 november 2022, van deze normen zou afwijken, moet een verschil met die specifieke normen bij de ICAO worden gemeld, maar alleen voor de tijd die nodig is om de implementatie ervan in het recht van de Unie te voltooien.

Het voorgestelde amendement 18 op bijlage 17 omvat onder andere nieuwe en/of herziene bepalingen met betrekking tot: een nieuwe aanbevolen praktijk inzake veiligheidscultuur; een nieuwe norm inzake beveiligingsprogramma's van luchtvaartuigexploitanten; een nieuwe norm inzake methoden om explosieven in ruimbagage op te sporen; en een nieuwe norm met essentiële elementen van een nationaal programma voor kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Al deze bepalingen hebben tot doel de wereldwijde beveiligingsbasis voor de luchtvaart te versterken en moeten daarom in hun geheel worden gesteund. De meeste voorgestelde bepalingen maken reeds deel uit van het recht van de Unie en worden dus door de lidstaten ten uitvoer gelegd.

Het doel van amendement 7 van bijlage 7 is de overdracht van luchtvaartuigen van een staat naar een andere te faciliteren. De bestaande EU-regels, die toestaan dat een luchtvaartuig in een andere lidstaat of een derde land wordt geregistreerd, zijn op hetzelfde beginsel gebaseerd. Dit amendement moet daarom worden gesteund.

Amendement 29 van bijlage 9 heeft tot doel de paraatheid voor toekomstige pandemieën te verbeteren door lering te trekken uit de COVID-19-pandemie en een eerste passende gezondheidsrespons op toekomstige pandemieën uiteen te zetten, maar ook om mensenhandel verder te bestrijden door een uitgebreide strategie op te zetten. Voorts bevat dit amendement kleine maar nuttige amendementen inzake repatriëringsvluchten en luchtvervoer van passagiers met een handicap, en een wijziging van een nota in de afdeling betreffende PNR. Dit amendement moet daarom worden gesteund.

## **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>14</sup>.

Het begrip “*handelingen met rechtsgevolgen*” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke

---

<sup>14</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

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>15</sup>.

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

De ICAO-Raad is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, te weten het 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 meeste beoogde handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie, Verordening (EU) 1139/2018 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 2015/640 van de Commissie, Verordening (EG) nr. 1008/2008 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie en Verordening (EU) 2015/1998 van de Commissie.

## **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>15</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.

Voorstel voor een

## BESLUIT VAN DE RAAD

**het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen op de 225<sup>e</sup> vergadering van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ten aanzien van de beoogde vaststelling van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 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. Momenteel zijn zeven lidstaten 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 225<sup>e</sup> vergadering overgaan tot de vaststelling van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol. I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
- (5) Het belangrijkste doel van het amendement van bijlage 1 is de invoering van een elektronisch systeem voor personeelsvergunningen mogelijk te maken, met als doel de efficiëntie te verbeteren.
- (6) Het belangrijkste doel van de wijzigingen van bijlage 6, delen I, II en III, is het rechtskader van het Verdrag van Chicago voor de blijvende goede werking van vluchtrecorders te versterken; de bepalingen met betrekking tot vluchttuitvoeringen met langere uitwijktijden (EDTO) en reddingsvesten voor jonge kinderen te

verduidelijken; grondnaderingswaarschuwingssystemen (GPWS) verplicht te stellen in bepaalde vliegtuigen; een nieuwe norm toe te voegen om vliegtuigen onder bepaalde omstandigheden uit te rusten met systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun (ROAAS); operationele credits te verlenen in het kader van prestatiegerelateerde vluchtuitvoeringsminima voor luchtvaartterreinen (PBAOM); te garanderen dat passende reddings- en brandbestrijdingsfaciliteiten en -diensten (RFF) beschikbaar zijn op het beoogde luchtvaartterrein; de bepalingen met betrekking tot offshore-alternatieven voor langeafstandshelikoptervluchten te actualiseren voor wat betreft het vaststellen van alternatieve luchtvaartterreinen; bepalingen toe te voegen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen in helikopters en de desbetreffende opleidingsvoorschriften te actualiseren.

- (7) Het belangrijkste doel van het amendement van bijlage 14, Vol I, met betrekking tot redding en brandbestrijding (RFF) voor de general aviation is de general aviation uit te sluiten van de RFF-voorschriften in bijlage 14.
- (8) Het hoofddoel van het amendement van bijlage 7 is de overdracht van luchtvaartuigen van een staat naar een andere te vergemakkelijken door een aanpassing van het model van het registratiecertificaat en door de invoering van een model voor het deregistratiecertificaat.
- (9) Het belangrijkste doel van het amendement van bijlage 8 is de duidelijkheid te verbeteren en ervoor te zorgen dat staten die wijzigingen en reparaties goedkeuren een duidelijk inzicht hebben in hun verantwoordelijkheid voor permanente luchtwaardigheid en om de ontwerpcapaciteit voor brandbestrijding in het vrachtcompartiment van grote vliegtuigen, helikopters en kleine vliegtuigen te verduidelijken.
- (10) Het belangrijkste doel van het amendement van bijlage 10, Vol IV, is ACAS X te introduceren en valse ACAS-waarschuwingen te beperken.
- (11) Het belangrijkste doel van amendement 18 op bijlage 17 is nieuwe en/of gewijzigde bestaande SARP's te introduceren in bijlage 17 met betrekking tot de beveiligingscultuur; beveiligingsprogramma's van luchtvaartuigexploitanten; methoden om explosieven in ruimbagage op te sporen; en nationale kwaliteitscontroleprogramma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
- (12) Het belangrijkste doel van amendement 29 van bijlage 9 is de paraatheid van staten voor toekomstige pandemieën te versterken door lering te trekken uit de COVID-19-pandemie en een eerste passende gezondheidsrespons op toekomstige pandemieën uiteen te zetten in bijlage 9. Daarnaast stelt het amendement ook een uitgebreide strategie op voor de bestrijding van mensenhandel. Voorts bevat dit amendement kleine maar nuttige amendementen inzake repatriëringsvluchten en luchtvervoer van passagiers met een handicap, en een wijziging van een nota in de afdeling betreffende de gegevens van het Passenger Name Record (PNR), waarbij de term "push" nader wordt omschreven.
- (13) Het is wenselijk het standpunt vast te stellen dat namens de Unie in de ICAO-Raad moet worden ingenomen, aangezien amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage I, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de Uniewetgeving, namelijk

Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1139/2018 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie, Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie en Verordening (EU) 2015/1998 van de Commissie.

- (14) Het standpunt van de Unie tijdens de 225<sup>e</sup> zitting van de ICAO-Raad of een daaropvolgende zitting met betrekking tot de vaststelling van het beoogde amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago, zoals uiteengezet in ICAO-brieven AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 en AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential, EC 6/3 – 21/67, bestaat erin deze 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.
- (15) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat het secretariaat-generaal van de ICAO de vaststelling door de ICAO-Raad van amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol. I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart heeft aangekondigd via de procedure van de ICAO-brieven, houdt in dat geen afkeuring kenbaar moet worden gemaakt en dat kennisgeving moet worden gedaan van naleving, voor zover de amendementen worden aangenomen zonder ingrijpende wijzigingen. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's voor de periode waarin de afwijking bestaat.
- (16) 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 in de 225<sup>e</sup> vergadering van de ICAO-Raad of in elke daaropvolgende vergadering moet worden ingenomen, bestaat erin amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol. IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol. I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago in hun geheel te steunen.
2. Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad het in lid 1 vermelde voorgestelde amendement 178 van bijlage 1, amendement 47 van bijlage 6, deel I, amendement 40 van bijlage 6, deel II, amendement 24 van bijlage 6, deel III, amendement 7 van bijlage 7, amendement 109 van bijlage 8, amendement 91 van bijlage 10, Vol IV, amendement 17 van bijlage 14, Vol I, amendement 18 van bijlage 17 en amendement 29 van bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago zonder

ingrijpende wijzigingen aanneemt, 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 aangenomen maatregel. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de aangenomen SARP's 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, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten 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*