

**BESCHLUSS (EU) 2023/568 DES RATES****vom 9. März 2023**

**über den im Namen der Union auf der 228. Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Annahme der Änderung 93 zu Anhang 10, „Aeronautical Telecommunications“ (Flugfernmeldeverkehr), Band I, „Radio Navigation Aids“ (Funknavigationshilfen), des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und der Änderung der Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr im Hinblick auf die Erlaubnis, eingeschaltete Ortungsgeräte, die mit kleinen Lithiumbatterien betrieben werden, in aufgegebenem Gepäck mitzuführen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“), das die internationale Luftfahrt regelt, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit ihm wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.
- (2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten ICAO-Gremien Beobachterstatus genießt. Sechs Mitgliedstaaten sind derzeit im ICAO-Rat vertreten.
- (3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat internationale Normen und Empfehlungen („standards and recommended practices“, im Folgenden „SARP“) erlassen und sie als Anhänge des Abkommens von Chicago bezeichnen.
- (4) Der ICAO-Rat soll auf seiner 228. Tagung die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago annehmen.
- (5) Der Hauptzweck der Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago besteht darin, die Einführung des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) mit Dualfrequenz und Multikonstellation (DFMC) durch die Aufnahme von Bestimmungen für zusätzliche Betriebsfrequenzen für das globale Positionsbestimmungssystem (GPS), das globale Satellitennavigationssystem (GLONASS) und das satellitengestützte Erweiterungssystem (SBAS) sowie durch die Einführung von Bestimmungen für das neue BeiDou-Satellitennavigationssystem (BDS) und das Galileo-System zu unterstützen. Außerdem soll die Abschwächung des Einflusses ionosphärischer Gradienten auf das bodengestützte Erweiterungssystem (GBAS) unterstützt werden.
- (6) Es ist angebracht, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago völkerrechtlich bindend sein wird und geeignet ist, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission<sup>(1)</sup>, maßgeblich zu beeinflussen.
- (7) Der im Namen der Union auf der 228. Tagung des ICAO-Rates oder einer darauffolgenden Tagung zu vertretende Standpunkt in Bezug auf die Annahme der im Rundschreiben 2021/41 dargelegten Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago sollte darin bestehen, diese Änderung zu unterstützen und sie vollumfänglich einzuhalten. Dieser Standpunkt sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind, gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht werden.

<sup>(1)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (ABl. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

- (8) Sobald die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago angenommen und wirksam ist, wird sie für alle ICAO-Mitgliedstaaten, einschließlich aller Mitgliedstaaten der Union, gemäß dem Abkommen von Chicago und innerhalb der darin festgelegten Grenzen verbindlich sein.
- (9) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago sollte jeder Staat, der es für undurchführbar hält, eine von der ICAO angenommene internationale Norm oder Verfahrensweise in jeder Hinsicht zu befolgen oder seine eigenen Vorschriften oder Praktiken mit einer solchen internationalen Norm oder Verfahrensweise in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für notwendig erachtet, Vorschriften oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den in einer internationalen Norm festgelegten abweichen, der ICAO unverzüglich die Abweichungen seiner eigenen Praxis von der in der internationalen Norm festgelegten bekannt geben.
- (10) Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago treten alle vom ICAO-Rat angenommenen Anhänge oder Änderungen eines Anhangs innerhalb von drei Monaten nach Übermittlung an die ICAO-Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines längeren vom ICAO-Rat gegebenenfalls vorgeschriebenen Zeitraums in Kraft, sofern nicht eine Mehrheit der ICAO-Vertragsstaaten dem ICAO-Rat in der Zwischenzeit ihre Ablehnung mitgeteilt hat.
- (11) Der Standpunkt, der im Namen der Union nach der vom ICAO-Generalsekretär mittels eines ICAO-Rundschreibenverfahrens zu verkündenden Annahme der Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago durch den ICAO-Rat zu vertreten ist, sollte darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung bekannt zu geben, sofern die genannte Änderung ohne wesentliche Abänderung angenommen wird. Würde das Unionsrecht nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn der neu angenommenen SARP von diesen abweichen, so sollte dem ICAO jegliche Abweichung von jenen konkreten SARP bekannt gegeben werden. Der im Namen der Union zu einer solchen Abweichung zu vertretende Standpunkt sollte auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt. Dieser Standpunkt sollte von allen Mitgliedstaaten der Union gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht werden.
- (12) Der ICAO-Rat soll auf seiner 228. Tagung auch eine Änderung der Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (ICAO-Dokument 9284) im Hinblick auf die Erlaubnis, eingeschaltete Ortungsgeräte, die mit kleinen Lithiumbatterien betrieben werden, in aufgegebenem Gepäck mitzuführen, annehmen. Die Angelegenheit fällt unter Anhang 18 des Abkommens von Chicago, „The Safe Transport of Dangerous Goods by Air“ (Die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr).
- (13) Durch die Änderung könnten Fluggäste und Besatzungen eingeschaltete Ortungsgeräte, die mit kleinen Lithiumbatterien betrieben werden, in ihrem aufgegebenen Gepäck mitführen, was laut ICAO-Dokument 9284 aufgrund einer Anforderung verboten ist, der zufolge Geräte mit Lithiumzellen oder -batterien in aufgegebenem Gepäck ausgeschaltet sein müssen.
- (14) Es ist angebracht, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da sich die vorgeschlagenen Änderungen an ICAO-Dokument 9284 unmittelbar auf die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>(2)</sup> auswirken würden, in denen ausdrücklich auf jenes ICAO-Dokument Bezug genommen wird, und sie daher geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen.
- (15) Der im Namen der Union auf der 228. Tagung des ICAO-Rates oder einer darauffolgenden Tagung in Bezug auf die Annahme der Änderung an ICAO-Dokument 9284 zu vertretende Standpunkt sollte darin bestehen, diese Änderung zu unterstützen. Dieser Standpunkt sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind, gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

- (1) Der im Namen der Union auf der 228. Tagung oder einer der darauffolgenden Tagungen des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago zu unterstützen.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

(2) Sofern der ICAO-Rat die Änderung 93 zu Anhang 10 Band I des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Abänderung annimmt, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben keine Ablehnung mitzuteilen und die Einhaltung jener Änderung bekannt zu geben.

(3) Würde das Unionsrecht nach dem vorgesehenen Geltungsbeginn der neu angenommenen SARP von diesen abweichen, so wird der ICAO eine Abweichung von jenen konkreten SARP gemäß Artikel 38 des Abkommens von Chicago bekannt gegeben. In einem solchen Fall legt die Kommission dem Rat rechtzeitig und mindestens zwei Monate vor Ablauf einer etwaigen von der ICAO gesetzten Frist für die Bekanntgabe von Abweichungen ein Vorbereitungsdokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem der im Namen der Union zu den einzelnen der ICAO bekannt zu gebenden Abweichungen zu vertretende Standpunkt dargelegt wird.

#### *Artikel 2*

Der im Namen der Union auf der 228. Tagung oder einer der darauffolgenden Tagungen des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt besteht darin, die Änderung der Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (ICAO-Dokument 9284) zu unterstützen.

#### *Artikel 3*

Der in Artikel 1 Absatz 1 und in Artikel 2 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind, gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht.

Der in Artikel 1 Absätze 2 und 3 genannte Standpunkt wird von allen Mitgliedstaaten der Union gemeinsam im Interesse der Union zum Ausdruck gebracht.

#### *Artikel 4*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 9. März 2023.

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
G. STRÖMMER

---