

TOP 05 Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene

Nr.	Thema/Regelung	Ref.	Sachstand
1.	CORSIA "Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation"	LF 16	Seit Januar 2019 besteht unter CORSIA die Pflicht, die CO₂-Emissionen internationaler Flüge zu berichten. An der 2021 beginnenden CORSIA-Pilotphase (2021-2023) nehmen alle EU-MS an den Kompensationsverpflichtungen teil. Die 40. ICAO-Versammlung im September/Okttober 2019 hat eine geänderte Resolution zu CORSIA beschlossen. Die Änderungen beinhalten auch eine weitere textliche Verschärfung der Exklusivitätsklausel zu CORSIA als „einzigem markt-basierten Instrument“ für internationale Flüge. FIN hat eine klarstellende kritische Stellungnahme zum Verständnis der Exklusivitätsklausel auf Basis der vorher abgestimmten EU-Ratsposition zu Protokoll gegeben. Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie hat der ICAO-Rat im Juli 2020 u.a. eine Anpassung der CORSIA-Baseline beschlossen. Ausschlaggebend für die Berechnung der Kompensationsverpflichtungen ist für die Pilotphase das Basisjahr 2019 (statt 2019/2020). Zum zukünftigen Verhältnis EU-ETS/CORSIA läuft derzeit ein Impact Assessment der EU-KOM. Nach Auffassung des JD des Rates ist der Bericht der KOM über die Wirksamkeit von CORSIA bis Ende 2020 zu erwarten. Ein Regelungsvorschlag zur entsprechenden Änderung der EU-ETS-RL und Implementierung von CORSIA soll im Rahmen des Fit for 55 Paktes im Anschluss unterbreitet werden. Lt. Arbeitsprogramm der EU-KOM wird der Regelungsvorschlag allerdings erst im II. Quartal 2021 vorgelegt werden. CORSIA wird als Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr unterstützt. Das Verhältnis von EU-ETS und CORSIA ist noch nicht geklärt. Zur Position der Bundesregierung laufen derzeit Abstimmungen im Ressortkreis.
2.	ATRP (Transport Regulation Panel)	LF 10	Derzeit ist die nächste reguläre Sitzung für November 2021 geplant, die Ausgestaltung ist aber noch offen. Eine informelle Sitzung, die am 18.11.2020 stattgefunden hat, hatte das Format eines Workshops mit Vorträgen und Diskussionsmöglichkeiten zu Fragen und Folgen der Liberalisierung des Luftverkehrs. Beschlüsse wurden nicht gefasst.
3.	ICAO CART II High-Level Cover Document (HLCD) Aviation Recovery Task Force (CART); Second Edition of Take-off Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis (TOGD)	LF-Pandemie	Die ICAO Aviation Recovery Task Force (CART) des ICAO-Rates stellt Regierungen und Industrieunternehmen Leitlinien zur Verfügung, um Maßnahmen hinsichtlich COVID-19 global zu koordinieren. Die CART-Empfehlungen und -Richtlinien werden laufend überprüft und auf der Grundlage der neuesten medizinischen und operationellen Empfehlungen aktualisiert und sollen die derzeit von Staaten, Regionen oder Industriegruppen erarbeiteten Maßnahmen harmonisieren und nicht ersetzen. Die Empfehlungen liegen nun in der dritten, fortgeschriebenen Fassung vor.

4. GAsEP (Global Aviation Security Plan) LF 14

Gemäß Beschluss der ICAO-Vollversammlung vom September 2016, ist die ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy (ICASS) für die Jahre 2017-2019 ab dem Jahr 2020 durch den Global Aviation Security Plan (GAsEP) zu ersetzen. Die von der EU-KOM und den EU-Mitgliedstaaten definierten „europäischen“ Prioritäten haben auf ICAO-Ebene Eingang in die Entwürfe des GAsEP gefunden. Hierzu gehörten insbesondere die Umsetzung der UN-Resolution UNSCR 2309 aus dem Jahr 2016 („closer collaboration to ensure safety of global air services, prevent terrorist attacks“).

Der vom ICAO Rat am 10.11.2017 beschlossene GAsEP weist fünf Prioritäten aus, die schrittweise erreicht werden sollen: 1. Verbesserung des Risikobewusstseins und der Reaktion (Enhance risk awareness and response); 2. Entwicklung einer Sicherheitskultur und menschlicher Fähigkeiten (Develop security culture and human capability); 3. Verbesserung technologischer Ressourcen und Förderung von Innovation (Improve technological resources and foster innovation); 4. Verbesserung der Aufsicht und der Qualitätssicherung (Improve oversight and quality assurance); 5. Stärkung der Zusammenarbeit und Unterstützung (Increase cooperation and support).

Die ICAO hat mit diesem thematischen Schwerpunkt die zweite Global High-level Conference on Aviation Security am 29./30.11.2018 in Montreal ausgerichtet. Die Implementierung und Weiterentwicklung des GAsEP war ebenfalls Gegenstand des 30. Aviation Security Panels (AVSECP/30), der vom 13. – 17.05.2019 in Montreal stattfand. Auf regionaler ICAO-Ebene koordiniert die Aviation Security Group des ICAO-Regionalbüros „Europe and North Atlantic (EUR/NAT) durch die „ECHO-Group (\"ENAVSECG Coordination Hub Organon“) die Arbeiten zur Umsetzung der GAsEP-Ziele. Die Arbeiten sind infolge der COVID-19-Pandemie ins Stocken geraten. Deshalb wurde das bereits im Jahr 2020 ausgerufen „Year of Security Culture (YOSC)“ auf 2021 verlängert. ICAO hat eigens zu diesem Thema eine Webseite eingerichtet

(<https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>).

5. ICAO High Level Conference on COVID-19 (HLCC) LF 13
LF 17
LF 18

Die HLCC findet vom 12. – 22 Oktober statt, wahrscheinlich in einem virtuellen Setting oder in einem Hybrid-Format. Die Veranstaltungen werden nur an halben Tagen durchgeführt, wobei darauf geachtet werden soll, dass die unterschiedlichen Zeitzeonen Berücksichtigung finden.

Die Planung, im Jahr 2021 eine High Level Safety Conference durchzuführen, wird aufgrund der als dringlicher angesehen Pandemie-Themen nicht weiter verfolgt, allerdings soll es einen „Safety-Stream“ auch bei der HLCC geben.

Aufgrund der neuen Faktenlage hinsichtlich der Agenda wird überlegt, welche europäischen Arbeitspapiere überhaupt eingereicht werden sollen.

Es ist ein deutsches Anliegen, bestimmte Safety-Themen auf der Agenda zu behalten oder neu zu beantragen.

Eines der Arbeitspapiere für die HLCC hat COVID-19 zum Thema und soll für das Meeting vollständig vorbereitet werden. Das Arbeitspapier hinsichtlich des „Global Air Navigation Plan“ wird für die kommende Konferenz jedoch aufgegeben und soll während der kommenden 41. Assembly vorgestellt werden. Das Gleiche gilt für das Arbeitspapier „Higher Airspace Operations“. Das Thema „Global Aviation Safety Plan“ könnte eventuell behandelt werden, deshalb wird die Vorbereitung für dieses Papier fortgesetzt, ebenso wie für „Remote Oversight“.

ECAC-DG haben auf ihrer (virtuellen) Sitzung am 5. Mai 2021 beschlossen, dass das ECAC-Sekretariat eng mit der EU-Kommission und den Mitgliedstaaten bei der Vorbereitung der Arbeitspapiere in den Bereichen safety sowie facilitation and economic recovery zusammen arbeiten soll und dass die Arbeitspapiere auf COVID-19 bezogene Themen fokussiert werden sowie konkrete Handlungsempfehlungen enthalten. Zur besseren Vorbereitung und Planung wird ECAC auch einen Zeitplan für die Fertigstellung der Papiere erstellen, um eine geordnete Abstimmung ECAC-EU sicher zu stellen.

TOP 05 Aktuelle Entwicklungen auf ICAO-Ebene

Nr.	Thema/Regelung	Ref.	Sachstand
1.	CORSIA "Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation"	LF 16	Seit Januar 2019 besteht unter CORSIA die Pflicht, die CO₂-Emissionen internationaler Flüge zu berichten. An der 2021 beginnenden CORSIA-Pilotphase (2021-2023) nehmen alle EU-MS teil. Die 40. ICAO-Versammlung im September/Okttober 2019 hat eine geänderte Resolution zu CORSIA beschlossen. Die Änderungen beinhalten auch eine weitere textliche Verschärfung der Exklusivitätsklausel zu CORSIA als „einzigem markt-basierten Instrument“ für internationale Flüge. FIN hat eine klarstellende kritische Stellungnahme zum Verständnis der Exklusivitätsklausel auf Basis der vorher abgestimmten EU-Ratsposition zu Protokoll gegeben. Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie hat der ICAO-Rat im Juli 2020 u.a. eine Anpassung der CORSIA-Baseline beschlossen. Ausschlaggebend für die Berechnung der Kompensationsverpflichtungen ist für die Pilotphase das Basisjahr 2019 (statt 2019/2020). Zum zukünftigen Verhältnis EU-ETS/CORSIA läuft derzeit ein Impact Assessment der EU-KOM. Nach Auffassung des JD des Rates ist der Bericht der KOM über die Wirksamkeit von CORSIA bis Ende 2020 zu erwarten. Der Regelungsvorschlag zur entsprechenden Änderung der EU-ETS-RL soll im Anschluss unterbreitet werden. Lt. Arbeitsprogramm der EU-KOM wird der Regelungsvorschlag allerdings erst im II. Quartal 2021 vorgelegt. CORSIA wird als Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr unterstützt. Das Verhältnis von EU-ETS und CORSIA ist noch nicht geklärt. Die Position der Bundesregierung wird in 2020 festgelegt.
2.	ATRP (Transport Regulation Panel)	LF 10	Am 18.11.2020 findet eine informelle virtuelle Sitzung des ATRP statt. Wegen der pandemiebedingten Reisebeschränkungen ist die reguläre Sitzung abgesagt worden. Derzeit ist die nächste reguläre Sitzung für November 2021 geplant, die Ausgestaltung ist aber noch offen. Die informelle Sitzung hat das Format eines Workshops mit Vorträgen und Diskussionsmöglichkeiten zu Fragen und Folgen der Liberalisierung des Luftverkehrs.
3.	ICAO CART II High-Level Cover Document (HLCD) Aviation Recovery Task Force (CART); Second Edition of Take-off Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis (TOGD)	LF 10	Das HLCD enthält drei Empfehlungen für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Flugsicherheit, Test und grenzüberschreitende Maßnahmen des Risikomanagements sowie die Bildung von Public Health Corridors, PHCs), die die elf Empfehlungen des im Juni 2020 veröffentlichten CART I-Berichts ergänzen. Die aktualisierte TOGD konzentriert sich auf das Risikomanagement (einschließlich Tests) und die Umsetzung des PHC und befasst sich u.a. mit Aspekten der allgemeiner Hygiene, Masken, Gesundheitsuntersuchungen und -deklarationen sowie Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität.
4.	GASep (Global Aviation Security Plan)	LF 14	Gemäß Beschluss der ICAO-Vollversammlung vom September 2016, ist die ICAO Comprehensive Aviation Security Strategy (ICASS) für die Jahre

2017-2019 ab dem Jahr 2020 durch den Global Aviation Security Plan (GASep) zu ersetzen. Die von der EU-KOM und den EU-Mitgliedstaaten definierten „europäischen“ Prioritäten haben auf ICAO-Ebene Eingang in die Entwürfe des GASep gefunden. Hierzu gehörten insbesondere die Umsetzung der UN-Resolution UNSCR 2309 aus dem Jahr 2016 („closer collaboration to ensure safety of global air services, prevent terrorist attacks“).

Der vom ICAO Rat am 10.11.2017 beschlossene GASep weist fünf Prioritäten aus, die schrittweise erreicht werden sollen: 1. Verbesserung des Risikobewusstseins und der Reaktion (Enhance risk awareness and response); 2. Entwicklung einer Sicherheitskultur und menschlicher Fähigkeiten (Develop security culture and human capability); 3. Verbesserung technologischer Ressourcen und Förderung von Innovation (Improve technological resources and foster innovation); 4. Verbesserung der Aufsicht und der Qualitätssicherung (Improve oversight and quality assurance); 5. Stärkung der Zusammenarbeit und Unterstützung (Increase cooperation and support).

Die ICAO hat mit diesem thematischen Schwerpunkt die zweite Global High-level Conference on Aviation Security am 29./30.11.2018 in Montreal ausgerichtet. Die Implementierung und Weiterentwicklung des GASep war ebenfalls Gegenstand des 30. Aviation Security Panels (AVSECP/30), der vom 13. – 17.05.2019 in Montreal stattfand. Auf regionaler ICAO-Ebene koordiniert die Aviation Security Group des ICAO-Regionalbüros „Europe and North Atlantic (EUR/NAT) durch die „ECHO-Group“ (ENAVSECG Coordination Hub Organon“) die Arbeiten zur Umsetzung der GASep-Ziele. Derzeit wird insbesondere eine systematische Katalogisierung bestehender Trainingsmöglichkeiten betrieben (Mapping of capacity building resources).

5. 40. ICAO Assembly

LF 17

LF 18

Die globalen Leitdokumente, auch für die Umsetzungsarbeiten in den ICAO-Regionen, der Global Air Navigation Plan (GANP) und der Global Aviation Safety Plan (GASP), wurden in ihrer sechsten bzw. dritten überarbeiteten Ausgabe auf der 40. Assembly angenommen. Dabei drängten vor allem die europäischen Staaten erfolgreich auf einen transparenten Mechanismus für die Aktualisierung und Fortschreibung. Gleichmaßen wurde gegenüber ICAO auf die Notwendigkeit einer intensiveren Zusammenarbeit zwischen den ICAO-Regionen hingewiesen. Besonders bemerkenswert ist, dass im Kontext der Umsetzung des GANP die Staaten nunmehr aufgefordert sind, Verbesserungen gleichzeitig als Teil ihrer nationalen Strategie zur Reduzierung der Umweltauswirkungen einschließlich des CO₂- Ausstoßes der internationalen Luftfahrt zu betrachten.

Zu den beiden weiteren herauszustellenden Themen gehören die Aufforderung an die ICAO, an der Entwicklung notwendiger globaler Grundlagen für die Einführung neuer Luftfahrtsysteme (wie Drohnen) zu

arbeiten und die Notwendigkeit, satellitengestützte Navigations-, Kommunikations- und Ortungsdienste widerstandsfähiger gegen bewusste Störungen zu machen. Mit Blick auf die unbemannte Luftfahrt drehten sich die Beratungen insbesondere um die sichere Integration dieses neuen Verkehrsträgers in die von der bemannten Luftfahrt genutzten Lufträume. Die Beratungen in der Technical Commission litten spürbar an dem engen zeitlichen Rahmen. Insbesondere die große Zahl der Papiere unter TOP 30 führte dazu, dass keine ausreichende Zeit zur Diskussion mehr gegeben war und Arbeitspapiere gar nicht mehr vorgestellt werden konnten. Dies führte zur Frustration einzelner Verbände, die eigens für die Präsentation angereist waren (wie z. B. ITF, die ein Papier eingereicht hat, um mit einem „International Cabin Crew Day“ die Rechte von Angehörigen von Flugbesatzungen zu stärken). Ein federführend von DEU erstelltes Papier zur Adressierung von Kapazitätsengpässen durch ein verbessertes interregionales Netzwerkmanagement konnte ebenfalls nicht im Detail vorgestellt und diskutiert werden. Der Ansatz der ICAO, die Beratungen in der Technical Commission der Assembly durch die 13. Air Navigation Conference im September 2018 zu entlasten, erscheinen vor diesem Hintergrund nicht erfolgreich. Viele Punkte der Agenda der Technical Commission werden voraussichtlich bei der nächsten High Level Aviation Safety Conference (HLSC) im Mai 2021 erörtert.

Derzeit werden für die HLSC in Europa u. a. Arbeitspapiere zu folgenden Themen vorbereitet:

- Global Aviation Safety Plan (GASP)

In diesem Arbeitspapier werden die Ansichten der Europäischen Staaten (EU- und ECAC) zum GASP und ihre Erwartungen an die weitere Aktualisierung der Entwicklung des GASP in enger Verbindung mit dem GANP dargestellt.

- Innovation in Aviation

Inhalt noch nicht bekannt

- Evolution of the Technical Commission

Die Technical Commission der Assembly litt wie erwähnt zuletzt an einer sehr hohen Zahl an Arbeitspapieren, so dass eine Reform der Arbeitsweise angezeigt ist. Das Papier betont die Notwendigkeit, dass weiter transparent gearbeitet wird.

- Remote oversight as a supplementary means to perform oversight

Dieses Arbeitspapier befasst sich mit den Problemen und Bedenken, die aufgrund der COVID 19-Pandemie für die nationalen, regionalen und internationalen Organisationen / Behörden bei der Durchführung von Überwachungsaktivitäten aus der Distanz aufgeworfen wurden.

- High Airspace Operations

In diesem Papier werden die Ansichten und sich abzeichnenden Anforderungen der europäischen Staaten hinsichtlich der Entstehung einer Vielzahl von High Space Operations (HAO), die den Zugang zu

immer höheren Flughöhen für Luft- und / oder Raumfahrtoperationen erfordern, vorgestellt.

• Strengthening crisis management through a close co-operation and a risk based approach

Beleuchtung der Zusammenhänge der CoVID-Krise und Flugsicherheitsaspekten.

Die Beratungen in der Technical Commission finden seitdem an dem engen zeitlichen Rahmen insbesondere die große Zahl der Papiere unter TOP 30 führte dazu, dass keine ausreichende Zeit zur Diskussion mehr gegeben war und Arbeitspapiere nur noch mehr vorgestellt werden konnten. Dies führte zur Präsentation einzelner Vorschläge, die eigene für die Präsentation angeregt waren (wie A, B, ITT, die ein Papier eingereicht hat, um mit einem internationalen „Crew Day“ die Rechte von Angehörigen von Flugsicherungen zu stärken). Ein lehrreichend von DDU erstelltes Papier zur Verbesserung von Kapazitätsengpässen durch ein verbessertes interregionales Netzwerkmanagement konnte ebenfalls nicht im Detail vorgestellt und diskutiert werden. Der Ansatz der ICAO, die Beratungen in der Technical Commission der Assembly durch die 13 Air Navigation Conference im September 2018 zu ersetzen, erschien vor diesem Hintergrund nicht erfolgreich. Viele Punkte der Agenda der Technical Commission werden voraussichtlich bei der nächsten High Level Aviation Safety Conference (HLSC) im Mai 2021 erörtert.

Dieser werden für die HLSC in Europa in Arbeitspapieren zu folgenden Themen vorbereitet:

- Global Aviation Safety Plan (GASP)

In diesem Arbeitspapier werden die Ansichten der Europäischen Staaten (EU- und ECAC) zum GASP und ihre Erwartungen an die weitere Aktualisierung und Entwicklung des GASP in enger Verbindung mit dem GANP dargestellt.
- Innovation in Aviation

Labelt noch nicht bekannt.
- Evolution of the Technical Commission

Die Technical Commission der Assembly hat wie erwähnt zuletzt an einer sehr hohen Zahl an Arbeitspapieren, so dass eine Reform der Arbeitsweise angezeigt ist. Das Papier betont die Notwendigkeit, dass weiter transparent gemacht wird.
- Remote oversight as a supplementary means to perform oversight

Dieses Arbeitspapier befasst sich mit den Problemen und Bedenken, die aufgrund der COVID-19-Pandemie für die nationalen, regionalen und internationalen Organisationen / Behörden bei der Durchführung von Überwachungsaktivitäten aus der Distanz aufgeworfen wurden.
- High Airspace Operations

In diesem Papier werden die Ansichten und sich abzeichnenden Anforderungen der europäischen Staaten hinsichtlich der Einführung einer Vielzahl von High Space Operations (HSO), die den Zugang zu