

Instructie voor de delegatie van het Koninkrijk der Nederlanden naar de 40^{ste} zitting van de Algemene vergadering (Assembly) van de International Civil Aviation Organisation (ICAO), te houden van 24 september tot 4 oktober 2019 te Montréal, Canada.

Inleiding en werkwijze delegatie

• **Inleiding**

De agenda van de 40e zitting van de ICAO Assembly omvat een breed scala aan luchtvaartonderwerpen op economisch, technisch, juridisch, administratief, milieu/klimaat, beveiliging- en veiligheidsgebied. De geannoteerde agenda (A40-Working Paper 1; WP1) bevat voornamelijk agendapunten verdeeld over de plenaire vergadering, een uitvoerend comité, een juridische commissie, een economische commissie, een technische commissie alsmede een administratieve commissie.

Voor Nederland verdienen drie onderwerpen bijzondere aandacht:

1. De verkiezing voor de ICAO Council 2020-2022. Het Koninkrijk der Nederlanden is dit jaar aan de beurt om zich kandidaat te stellen. Nederland maakt deel uit van de zogeheten Abis-rotatiegroep. Onze partnerlanden zijn België, Ierland, Kroatië, Luxemburg, Oostenrijk, Portugal en Zwitserland. Nederland voert de regie over onze gezamenlijke lobby.
2. De effectieve implementatie van het CORSIA systeem: wereldwijde maatregelen om de CO₂ emissies van de internationale burgerluchtvaart terug te dringen en daarmee duurzamer te maken.
3. Luchtvaartbeveiliging: Tijdens deze Assembly zal worden beoordeeld of er voldoende voortgang geboekt is met betrekking tot de implementatie van het *Global Aviation Security Plan (GASeP)* waarmee de effectiviteit van beveiligingsmaatregelen wereldwijd verbeterd moet worden.

Ad. 1 De inzet voor de verkiezing van de Koninkrijk kandidaat vindt plaats via een diplomatieke campagne ten aanzien van alle diplomatieke posten gezeteld in één van de 193 lidstaten van de ICAO die al ruim voor de aanvang van de Assembly is begonnen.

Ad. 2 en 3: De Europese inzet voor de inhoudelijke onderwerpen op de Assembly is vervaardigd in Working Papers (WP's) waarvoor de coördinatie wordt verricht in de *European Civil Aviation Conference (ECAC, 44 Europese staten)* en in EU-verband. Nederland stemt, indien nodig, ter plekke af in EU, ECAC en in Abis verband. Finland treedt in de tweede helft van 2019 op als voorzitter van de EU en zal de EU standpunten uitdragen tijdens de Assembly.

• **Werkwijze delegatie**

De delegatie laat zich ten aanzien van de luchtvaartonderwerpen, zoals neergelegd in de geannoteerde agenda, leiden door de in deze instructie opgenomen algemene, politieke - alsmede specifiek inhoudelijke richtlijnen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal eveneens aanwezig zijn met een tweeledige doelstelling:

- Om als hoge vertegenwoordiger van het Koninkrijk der Nederlanden een extra impuls te kunnen geven aan positieve politieke uitkomsten van de ICAO Assembly op het terrein van klimaat en duurzaamheid met betrekking tot de wereldwijde beperking van luchtvaartemissies (CORSIA) en geluid. De kamer heeft op meerdere momenten aangedrongen op agendering in ICAO verband. U zult daartoe de plenaire Assembly toespreken en bilateraal met enkele delegatiehoofden van grote lidstaten spreken.

-Om de uitslag van de verkiezing van onze Koninkrijk kandidaat in deel 2 van de ICAO Council positief te beïnvloeden. Dit is belangrijk aangezien ook andere luchtvaartlanden stevige campagnes voeren voor een zetel in de Council. Een plaats in de ICAO Council de komende drie jaren zal het eveneens mogelijk maken meer aandacht te vragen voor de Nederlandse belangen inzake (met name duurzame) de luchtvaart.

De Assembly agenda bevat een groot aantal onderwerpen welke geheel, of gedeeltelijk, onder de competentie vallen van de EU. Voor deze onderwerpen geldt de gemeenschappelijke positie die binnen de EU is overeengekomen ten aanzien van de ICAO Assembly. Voor de meeste onderwerpen zijn EU posities bepaald aan de hand van papers die in Coreper zijn afgestemd en bij ICAO ten behoeve van de agenda van de Assembly zijn ingediend. Verdere aanvullingen en aanpassingen hierop worden volgens de daarvoor geldende gemeenschappelijke procedures vastgesteld. In het algemeen zal de delegatie zich steeds richten op de zo efficiënt mogelijk verwezenlijking van het gemeenschappelijke beleid.

Naast de afstemming in EU-verband, heeft de delegatie ten aanzien van de in aanmerking komende agendapunten tevens overleg met onze partners in de ECAC en in de Abis groep (België, Luxemburg, Ierland, Kroatië, Oostenrijk, Portugal en Zwitserland) en indien gewenst en nuttig met andere landen en/of regio's. Finland treedt in de tweede helft van 2019 op als voorzitter van de EU tijdens de Assembly. Met het oog daarop wordt dan ook met dit land overlegd. De Europese Commissie is tijdens de Assembly aanwezig als toehoorder.

In haar standpuntbepaling dient de delegatie steeds alert te zijn op de wenselijkheid om de speciale positie van de landen Curaçao, Sint Maarten en Aruba, als Koninkrijkspartners mede tot uiting te laten komen. Bij verschillen van visie zal de delegatie in goed overleg tot een oplossing komen, waarbij steeds een volledige afweging van belangen dient te worden gemaakt. De eindverantwoordelijkheid voor een beslissing tijdens de vergadering ligt bij het hoofd van de delegatie. Op die onderwerpen waar Europese competentie bestaat of een gemeenschappelijke EU-positie is afgesproken, volgt de Koninkrijk delegatie het overeengekomen gemeenschappelijke EU-standpunt.

Het hoofd van de delegatie zal de in de verschillende vergaderingen in te nemen standpunten in het (in principe) dagelijks te houden delegatieoverleg afstemmen met de delegatieleden. De delegatie is zodanig samengesteld dat op adequate wijze en op het juiste niveau geparticipeerd kan worden in de plenaire vergadering en de verschillende commissies, die voor een belangrijk deel overlappend in tijd bijeenkomen.

- **Algemene en politieke richtlijnen**

Indien landen bezwaar maken tegen deelname of de geloofsbrieven van bepaalde landen zal, indien noodzakelijk, contact worden opgenomen met het ministerie van Buitenlandse Zaken. De delegatie dient zich actief in te zetten voor de totstandkoming van gezamenlijke EU/ECAC standpunten, in het bijzonder op de onderwerpen waaraan ICAO prioritaire aandacht zal dienen te geven.

De delegatie dient het standpunt uit te dragen dat de ICAO zich, net als andere gespecialiseerde organisaties van de Verenigde Naties, dient te richten op de onderwerpen die tot haar mandaat behoren. De delegatie dient geen medewerking te verlenen aan zuiver politieke resoluties die buiten het mandaat van ICAO vallen.

Het is aan ICAO als gespecialiseerde VN Organisatie en als mondiale burgerluchtvaartorganisatie om kader- en minimumstandaards te ontwikkelen voor de (inter)nationale burgerluchtvaart op verschillende terreinen. Het verdrag van Chicago en de daaronder vallende Annexen (19 in totaal) vormen daarbij de basis. De kernverantwoordelijkheid van ICAO richt zich met name op de volgende onderwerpen:

- Veiligheid (Safety)
- Capaciteitsproblematiek (Air Traffic Management; ATM)
- Beveiliging (Security)
- Milieu en Klimaat
- Economie
- Bedrijfsvoering ICAO organisatie (HRM, financiën, facilitaire zaken etc.)

In het kader van de effectiviteit en de prioriteitstelling dient ICAO uiterste terughoudendheid te betrachten waar het gaat om het aanpakken van nieuwe taken en verantwoordelijkheden.

Nederland kan nieuwe activiteiten op de agenda van ICAO steunen, indien deze

- a) tot een van de kernaandachtsgebieden behoren, en
- b) voorzien zijn van specifieke financiële kaders.

Alle voorstellen die Nederland steunt via de EU/ECAC voldoen aan deze voorwaarden.

- **Richtlijnen per onderwerp**

Onderstaand wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde prioriteiten voor ICAO werkzaamheden in het komende triënnium vanuit een Europees en Nederlands perspectief. Er staat één *dossier overstijgend* Europees WP geagendeerd op het terrein van de ICAO campagne "No country left behind". Dit betreft het technische assistentie programma van de ICAO om alle lidstaten op een gelijkwaardig minimum implementatie niveau te krijgen voor wat betreft de ICAO veiligheidsstandaards.

1. Luchtvaartveiligheid en Luchtverkeer

De luchtvaartveiligheid is de afgelopen decennia sterk verbeterd. Met het oog op de voortgaande groei van de luchtvaart, blijft aandacht voor de vliegveiligheid noodzakelijk, met name in die

regio's waar de door ICAO ontwikkelde technische en operationele normen niet of onvoldoende worden nageleefd. Nederland zal voor en tijdens de Assembly nauw samenwerken met de Europese Commissie, met het ECAC secretariaat en met het Finse voorzitterschap, bij de bepaling van gezamenlijke Europese standpunten met betrekking tot voorstellen van andere landen en het ICAO secretariaat. Uitgangspunt voor de delegatie zijn de Europese WP's.

Op het terrein van Luchtvaartveiligheid en Luchtverkeer zijn er acht Europese WP's voorbereid: Alle voornoemde onderwerpen op het terrein van luchtvaart veiligheid en luchtverkeer sluiten aan bij de agendapunten van de Assembly (ten behoeve van het Technisch comité en het Uitvoerend comité) en bij de prioriteiten die op nationaal niveau in Nederland gehanteerd worden met betrekking tot het verbeteren van de veiligheid in de luchtvaart, zoals onder andere geformuleerd in het 'State Safety Program'.

Er zijn twee specifieke punten van aandacht:

1. De nog lopende discussie over het ICAO initiatief voor een acceptabel niveau van veiligheidsprestaties (*Acceptable Level of Safety Performance*). ICAO heeft een eerste aanpassingsvoorstel ingediend, maar dat leverde niet de gehoopte duidelijkheid op. Ter aanvulling: Een door EASA gestarte werkgroep hierover heeft nog geen consensus opgeleverd als het gaat over de manier van implementatie van het ICAO initiatief binnen Europa.
2. De te verwachten discussie over de vervolgcasus naar aanleiding van de twee ongelukken met de Boeing 737 MAX en de rol en positionering van de autoriteiten. Beide onderwerpen kunnen leiden tot een meer nadrukkelijke en zelfs nieuwe rol voor de toezichhouders, ILT op nationaal niveau en EASA op Europees niveau.

Ten aanzien van het MH 17 dossier zijn de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid opgevolgd. Er hebben zich sindsdien geen nieuwe ontwikkelingen voorgedaan. De ontwikkeling van ICAO regelgeving en guidance materiaal verloopt zoals gepland en er zijn geen aanwijzingen dat er onvoorziene vertragingen zullen gaan optreden. Er zijn voor zover bekend geen working papers (WP's) voor de Assembly ingediend door lidstaten over het veilig vliegen over conflictgebieden. Nederland heeft wel met de andere ECAC lidstaten een voorstel ingediend om de bestaande aanbeveling over assistentie aan vliegtuig ongevallen slachtoffers en hun familie te wijzigen in een verplichting.

Voor luchtverkeersleiding (*Air Traffic Management - ATM*) wordt op de Assembly een voorstel gedaan voor belangrijke aanpassingen van het *Global Air Navigation Plan* (GANP). Dit plan is gericht op verdere prestatieverbeteringen van het wereldwijde ATM systeem (capaciteit en vluchtefficiëntie) en het moet zorgen voor wereldwijde interoperabiliteit van alle technische systemen en procedures voor ATM en in de vliegtuigen. Voor Europa biedt het GANP het kader voor de verdere invoering van de '*Single European Sky ATM research*' (SESAR) concepten en technologie bij de implementatie van de *Single European Sky*.

De uitvoering van SESAR is voor Nederland van groot belang voor het optimaal gebruik van het Nederlandse luchtruim en de bereikbaarheid van Schiphol, inclusief het uitvoeren van de afspraken tussen de luchthaven en zijn omgeving. Het borgen van wereldwijde interoperabiliteit is belangrijk voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zodat zij de apparatuur aan boord van haar vliegtuigen optimaal en wereldwijd kan gebruiken.

Europa ondersteunt de aanpassing van het GANP met een WP, waarvan Nederland co-auteur is. Aanvullend hierop zijn de belangrijkste aspecten voor Europa de opzet van een wereldwijde netwerkaanpak om de capaciteit te vergroten en de implementatie van wereldwijde ATM diensten, de bescherming van de satellietnavigatie en -communicatie(apparatuur) die de kern vormen van de nieuwe ATM technologie en de oproep aan ICAO om regelgeving voor te bereiden voor het inpassen in het luchtruim van de zogenaamde *new entrants*, zoals drones.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden is de inzet gericht op het vaststellen van het GANP en daarmee het kader scheppen voor de regionale implementatie (Europa en Caribisch gebied) van nieuwe ATM systemen op basis van wereldwijde interoperabiliteit in technologie en procedures voor de luchtverkeersleiding en de vliegtuigen.

2. Luchtvaartbeveiliging en Facilitatie

De aanhoudende dreiging van terroristische aanslagen op de burgerluchtvaart maakt dat het thema beveiliging voor ICAO een prioritair onderwerp blijft. Tijdens deze Assembly zal worden beoordeeld of er voldoende voortgang is geboekt met betrekking tot de implementatie van het

Global Aviation Security Plan (GASeP) waarmee de effectiviteit van beveiligingsmaatregelen wereldwijd verbeterd moet worden. Het gaat daarbij zowel om verbeteringen in de implementatie van beveiligingsmaatregelen door ICAO lidstaten alsmede verbeteringen in het audit systeem waarmee ICAO het niveau van de luchtvaartbeveiliging in de lidstaten vast stelt. Een belangrijk punt is momenteel de implementatie van de maatregelen uit Annex 17 van ICAO tegen '*insider threat*': 100% *staff screening* in combinatie met background checks voor al het personeel op de luchthaven. Dit blijft een belangrijk punt en zal ook door Nederland tijdens de Assembly benadrukt worden.

Cyber security is een luchtvaart onderwerp dat op dit moment volop in ontwikkeling is. Een actieve rol van ICAO op dit terrein is belangrijk om de digitale weerbaarheid van de luchtvaartpartijen op mondiaal niveau te versterken. Cyber security heeft betrekking op verschillende safety en security domeinen binnen de luchtvaart. Gelet hierop die is het essentieel dat ICAO de *governance* van cyber security snel en efficiënt organiseert. Een holistische en multidisciplinaire benadering zijn hierbij belangrijke uitgangspunten.

Lithium batterijen: Nederland is cosponsor van het WP van het VK over de risico's van het vervoer van niet- of onjuist aangegeven lithium batterijen door de lucht. In het WP wordt ICAO verzocht om prioriteit te blijven geven aan het mitigeren van de risico's die gepaard gaan met het transport van lithium batterijen door de lucht. Ook het delen van informatie over niet of onjuist aangegeven batterijen wordt essentieel geacht. Een domein overstijgende aanpak wordt noodzakelijk geacht waarbij alle relevante stakeholders worden betrokken zoals security experts en producenten van lithium batterijen.

Op het terrein van Luchtvaartbeveiliging en facilitatie zijn 3 Europese WP's voorbereid:

- Versterking van het mondiale toezicht en meer transparantie op de implementatie van GASeP;
- Uitgangspunten voor de verzameling, het gebruik en doorgifte van en bescherming van passagiersgegevens en data;
- Assistentie aan slachtoffers en hun familieleden van luchtvaart-ongelukken en incidenten.

De voorbereiding van de gezamenlijke EU/ECAC positie voor de Assembly op het gebied van beveiliging burgerluchtvaart is afgerond. De positie van de delegatie wordt met name bepaald door de prioriteiten geschetst in de drie Europese WP's die in Coreper zijn geaccordeerd.

3. Klimaat en Milieu

Sinds de vorige Assembly in 2016 is de politieke en maatschappelijke aandacht voor luchtvaart en klimaat zowel in Nederland als daarbuiten sterk toegenomen. In diezelfde periode zijn er binnen ICAO de nodige ontwikkelingen geweest.

De regels zijn vastgesteld van het mondiale CO₂-reductiesysteem CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction System for International Aviation*) en er is een begin gemaakt met de implementatie, zodat op 1 januari 2021 het systeem in werking kan treden.

Nieuwe geluidscertificeringseisen zijn van kracht geworden voor nieuwe vliegtuigen. In 2017 heeft de ICAO Council de CO₂-certificeringseisen voor nieuwe en bestaande vliegtuigen bekrachtigd, die vanaf 2020 van toepassing zullen zijn. Begin 2019 heeft het milieucomit  van ICAO een voorstel gedaan voor een certificeringseis voor de emissie van fijnstof voor grote en kleinere vliegtuigmotoren.

Een verdere verduurzaming van luchthavens heeft plaatsgevonden en evenals een verdere optimalisering van het gebruik van het luchtruim, waardoor gevlogen kan worden met een lager energiegebruik en daarmee lagere CO₂-emissies. De ICAO Assembly zal gevraagd worden deze resultaten te bekrachtigen en het mandaat te verlenen om op deze voet verder te gaan.

Parallel hieraan zijn er ontwikkelingen op het terrein van klimaat en milieu, die technisch van aard zijn maar ook politiek gekleurd zijn. Het gaat om aspecten binnen CORSIA; de eisen aan de kwaliteit van de *offsets* maar ook om de ontwikkeling van supersonische vliegtuigen.

Op de drie bovengenoemde terreinen zullen er drie Europese WP's worden ingediend:

1. Beheersing van de invloed van vliegen: het betreft hier milieuaspecten van lokaal/regionaal belang, zoals de geluidsbelasting rond luchthavens en de lokale luchtkwaliteit,
2. De klimaat gerelateerde mondiale maatregelen die gericht zijn op de reductie van de CO₂-emissies door de luchtvaart en
3. Het benadrukken van zorgen over de gevolgen van de verwachte (her)introductie van supersonische vliegtuigen in het luchtvaartstelsel.

Ad. 1 Wat betreft de lokale/regionale aanpak van luchtvaart steunt Nederland het belang van de gebalanceerde benadering. Deze systematiek beoogt geluidsbelasting rondom luchthavens te minimaliseren aan de hand van vier soorten maatregelen. Het Europese paper betoogt dat de ontwikkelingen inzake vliegtuigtechnologie rechtvaardigt dat ook aandacht wordt besteed aan operationele beperkingen voor bepaalde vliegtuigen als vierde maatregel. Nederland wil ook meer aandacht voor de luchtkwaliteit rondom luchthavens, naast het vaststellen van fijnstof eisen voor motoren dient door middel van onderzoek gekeken te worden naar de invloed op de luchtkwaliteit van de samenstelling van brandstof.

Ad. 2 Betreft de inbreng van Europa op het gebied van klimaat waarbij het belang van de zogeheten *'basket of measures'* wordt onderschreven. Het gaat daarbij om een verzameling van CO₂-reductiemaatregelen, inclusief CORSIA. De steun voor het systeem en een vlotte implementatie is van belang om de steun en deelname van niet-Europese landen te behouden. Niettemin is Europa van opvatting dat er naast de doelstellingen van CORSIA er eveneens een concrete doelstelling voor de lange termijn ontwikkeld zou moeten worden welke vastgelegd zou moeten worden in een Resolutie, met als doel deze vast te stellen in 2022 tijdens de volgende Assembly. Echter, veel landen redeneren dat de inspanningen in de luchtvaart worden bepaald door wat financieel haalbaar is en niet zozeer door wat op basis van klimaatverandering zou moeten gebeuren.

Nederland steunt concrete doelstellingen die zich verhouden met de klimaatafspraken van Parijs. Daarnaast wordt aangedrongen op de inzet en de ontwikkeling van duurzame biobrandstoffen, elektrisch vliegen en vliegen op waterstof. Duurzaamheidscriteria zijn vooral voor biobrandstoffen essentieel omdat het gebruik van biobrandstoffen kan en mag worden meegerekend binnen de reductieverplichtingen van CORSIA.

Ad. 3 Het derde paper richt zich specifiek op de ontwikkeling van supersone vliegtuigen voor toepassing in de burgerluchtvaart. De VS beogen introductie van de eerste modellen in 2023-2025. Het paper erkent het belang van technologische innovatie, maar legt de zorgen op tafel dat supersone vliegtuigen de bereikte resultaten op het gebied van emissie- en geluidreductie teniet doen en ook dat er mogelijk negatieve effecten zijn op veiligheid, capaciteit en luchtverkeer. Nederland steunt de voorstellen in het paper om te zorgen dat het beperken van geluidsoverlast een belangrijk doel blijft en de verantwoordelijkheid blijft van alle betrokken partijen in de luchtvaartsector.

Voor de discussies over klimaat en milieu is de politieke context relevant. Tegen de achtergrond van de discussies over financiële maatregelen (ticket taks en kerosineheffing) en over de implementatie van CORSIA in Europa, is door de ICAO Council besloten om aan de Assembly een resolutietekst voor te stellen die CORSIA als het enige mondiale CO₂-reductiesysteem voor de luchtvaart beschouwt met als doelstelling een lappendeken aan nationale en regionale systemen te voorkomen. Dit zet de nog te voeren discussie in Europa over de voortzetting van het EU ETS op scherp. Samen met de andere Europese landen zal Nederland zich moeten voorbereiden op een stevige discussie tijdens de Assembly om deze tekst aangepast te krijgen, zodat er ruimte blijft voor EU ETS, zonder dat het de algemene steun voor CORSIA in gevaar brengt.

Nederland zal zich verder moeten voorbereiden op een discussie over de legitimiteit van het treffen van belastingmaatregelen met als doel een verdere fiscale vergroening. In een groeiend aantal Europese landen is men het er over eens dat de externe kosten van de luchtvaart geïnternaliseerd moeten worden. Door de koppeling met het verduurzamen van de luchtvaart zal dit in Europa gestarte proces op mondiaal niveau in verband worden gebracht met de andere maatregelen, die op duurzaamheid zijn gericht en op de daarmee samenhangende kosten. In het licht van een mondiaal gelijk speelveld is het daarbij van belang om het nationaal toepassen van een ticketbelasting of vertrekbelasting te onderscheiden van een maatregel met mondiale reikwijdte, zoals een accijs op kerosine. Nederland afficheert zich als aanjager van het debat en moet zich voorbereiden op discussies tijdens de ICAO Assembly met landen en de sector over achtergrond en doelstellingen.

4. Economie

Economie behoort tot één van de vijf deelterreinen van de strategische ICAO agenda voor het komend triënnium. In algemene zin zijn alle ICAO lidstaten voorstander van geleidelijke liberalisering van de markttoegang onder het bestaande systeem van bilaterale luchtvaartverdragen. Naast liberalisering is het eveneens van belang om te komen tot een level playing field.

Nederland ondersteunt daarom ook de aanbeveling van het Air Transport Comité van de ICAO om in het ICAO economie panel (ATRP) voort te bouwen op meer begrip onder de ICAO lidstaten voor de voordelen en uitdagingen van verdere liberalisatie van markttoegang voor zowel passagiers als luchtvracht. Daarbij zullen de hiaten in ICAO's huidige instrumentarium op dit gebied nader worden verkend om de ICAO lidstaten te kunnen voorzien van de juiste middelen om hun luchtvaartmarkten verder te liberaliseren. Het ATRP kan daarover weer bijeenkomen als daar behoefte aan is op basis van de schriftelijke voortgang van deze exercitie.

Europa zal twee WP's indienen voor de Assembly waarin de prioriteiten voor de komende jaren worden neergelegd:

- Eén WP heeft betrekking op een minimum, mondiaal beschermingsniveau op het terrein van passagiersrechten bij massieve onderbrekingen in het luchtverkeer.
- Het andere WP bevat een actie plan om ook de komende jaren in te zetten op een kwantitatief en kwalitatief hoogwaardig personeelsbestand voor de (mondiale) luchtvaartsector. Dit WP entameert een aantal acties op het terrein van opleiding en training maar bevat eveneens voorstellen tot een sectoraal arbeidsmarktbeleid.

Het oorspronkelijke WP inzake de voortgang van de totstandkoming van een multilateraal verdrag aangaande buitenlandse investeringen in luchtvaartmaatschappijen (eigenaarschap en beheer van de maatschappij) zal *niet* worden ingebracht in de Assembly omdat Europa op het moment van opstelling van deze instructie niet tot overeenstemming over de uitgangspunten heeft kunnen komen.

De overige economische onderwerpen zullen naar verwachting niet voor politieke controverses zorgen tijdens deze Assembly.

5. Juridische vraagstukken

Zoals gebruikelijk zal tijdens de Assembly het juridische comité, juridische aangelegenheden en vraagstukken begeleiden en hierover adviseren. Met het oog op de werkzaamheden ligt er een WP voor. Het stuk beschrijft de huidige stand van zaken van een aantal juridische beleidsontwikkelingen binnen de ICAO organisatie. Onder meer wordt ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de ratificatie en uitvoering van een aantal verdragswijzigingen die in ICAO-verband zijn voorbereid en vastgesteld. Het gaat daarbij onder andere om de wijziging van het Verdrag van Tokio in verband met '*unruly and disruptive passengers*'. Het WP bevat verder een voorstel voor een geconsolideerde verklaring voor ICAO beleid en juridische aangelegenheden. Daarbij wordt de strategie voor de ontwikkeling en behoud van het juridische instrumentarium waarmee de ICAO-doelstellingen worden nagestreefd beschreven en bevestigd.

Ook bevat de verklaring nadere voorstellen die de vaststelling van nationale regelgeving op het gebied van '*unruly en disruptive passengers*' moet faciliteren. Het WP draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen van de ICAO verdragsorganisatie door het verstevigen van een goed juridisch fundament. Dit kan ook door Nederland worden onderschreven.

Ter voorbereiding op het werk van het Juridisch Comité vindt ook overleg plaats in het kader van de Legal Taskforce ECAC. In het kader daarvan wordt ook vanuit een juridische invalshoek gekeken naar de Assembly WP's teneinde zoveel mogelijk tot gezamenlijke inzichten te komen.

6. Bedrijfsvoering ICAO organisatie

Er zullen tijdens de Assembly ook beslissingen worden genomen aangaande:

- de samenstelling van de ICAO Council;
- de omvang van het ICAO budget voor de komende drie jaren (2020-2021-2022) en de contributie van de lidstaten en;
- de inrichting, efficiency en effectiviteit van de ICAO organisatie zelf.

Tijdens de Assembly zullen er voorstellen worden gepresenteerd ten behoeve van hervorming van ICAO tot een efficiënte, transparante en productieve organisatie, met een meer evenwichtige verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de Council en de Secretaris Generaal.

In breder perspectief steunen de EU en ECAC de activiteiten die zijn ondernomen om te bezien of het huidige verdragstelsel voldoet aan de eisen van de toekomstige luchtvaart. De nadruk zal daarbij enerzijds liggen op de modernisering van de interne organisatie van ICAO zelf, met inachtneming van de positie van ICAO binnen de algemene VN herziening. Anderzijds zal gekeken worden naar meer inhoudelijke vraagstukken, zoals het belang van de herziening van de Rome Conventie.

A. Council verkiezingen en steminstructie

Tijdens de Assembly zal de verkiezing van de nieuwe ICAO Council voor het komend triënnium plaatsvinden. De Abis groep draagt het Koninkrijk der Nederlanden¹ voor als kandidaat voor Part II van de Council. In Part II doet zich thans de onzekere situatie voor dat Turkije heeft aangekondigd zich zelfstandig en zonder de steun van de ECAC organisatie te gaan kandideren voor de ICAO Council part II. Deze aankondiging is op dit moment nog niet geformaliseerd. Echter, indien Turkije deze kandidatuur doorzet komt de Koninkrijk kandidatuur en de Abis groep onmiddellijk in een lastige situatie terecht aangezien er dan 4 kandidaten voor 3 (Europese) zetels zijn in Part II. Naar verwachting zullen er zich ten aanzien van Part I en III geen verrassingen voordoen.

In Part III zal de *Black Sea and Caspian Sea Group* (BSCG), met Turkije als huidig Council lid, plaats maken voor de Centraal en Oost Europese Rotatiegroep (CERG), met Griekenland als kandidaat, conform de afspraken die daarover in ECAC verband in 2015 zijn gemaakt. Voorts zijn er meer landen kandidaat voor part III dan de 13 zetels die beschikbaar zijn. In samenspraak met het Ministerie van Buitenlandse Zaken zal een zorgvuldige afweging van kandidaturen worden gemaakt en een groslijst met steminstructie worden opgesteld. Belangrijk hierbij is of steunruil kan worden verkregen voor de Abis kandidaat uit Nederland.

B. Budget en begrotingszaken

De ontwerpbegroting van ICAO voor de periode 2020-2021-2022 is in de aanloop naar de Assembly onderwerp geweest van uitvoerige onderhandelingen. Grote contribuanten als VS, Japan en Duitsland willen paal en perk stellen aan verdere groei van het budget. Tegelijkertijd vindt er discussie plaats over de beleidsprioriteiten voor de komende jaren en de noodzaak om voldoende middelen beschikbaar te stellen voor nieuw beleid. De begrotingsvoorstellen zijn nauw verbonden aan het nieuwe business plan van ICAO, waarbij tevens verbetering van de bedrijfsvoering een belangrijk aandachtspunt is. De uitkomst van deze discussie is een zogeheten *Zero Nominal Growth plus* scenario, gebaseerd op de begroting van 2019. De totale begroting 2020-2021-2022 komt uit op CAD 322,7 miljoen, waarbij de contributie van de lidstaten op een constant niveau wordt gehouden. Voor Nederland betekent deze benadering concreet dat het Koninkrijk naar verhouding minder gaat bijdragen aan ICAO dan nu het geval is. Ruimte voor de financiering van nieuwe beleidsinitiatieven wordt onder meer gevonden door een groter deel van de opbrengst van inkomsten-genererende activiteiten van de organisatie (zoals conferenties en publicaties) over te hevelen naar het reguliere bedrijfsvoeringbudget, door kostenbesparende maatregelen en via vrijwillige bijdragen van lidstaten.

De Nederlandse inzet ten aanzien van de budgettaire voorstellen is afgestemd met de Abis landen. Nederland kan instemmen met de voorgestelde ICAO begroting voor 2020-2021-2022. Nederland zal hierbij echter blijven aandringen op verdere professionalisering van de bedrijfsvoering van ICAO, met nadruk op financiële transparantie en efficiënt beheer. Daarnaast is in de afgelopen jaren informatiebeveiliging een kwetsbaar punt gebleken en daarmee een belangrijke prioriteit voor de organisatie geworden.

C. Resterende onderwerpen

Eventuele bijkomende/aanpalende werkdocumenten zijn afgestemd en geaccordeerd in de daarvoor bestemde overleg gremia (EU en ECAC) en vormen een integraal onderdeel van de Nederlandse positie. Voor het overige wordt gehandeld conform de algemene lijnen van deze instructie.

• De Koninkrijk delegatie

Door het beperkte aantal plaatsen zal de delegatie afhankelijk van de onderwerpen wisselend van samenstelling zijn.

De delegatie zal bestaan uit²:

1. Minister van Infrastructuur en Waterstaat
2. Directeur Generaal Maritieme Zaken en Luchtvaart
3. Directeur Luchtvaart

¹ Het Koninkrijk der Nederlanden is de lidstaat van ICAO. Echter, in ABIS verband is uitsluitend het (Europese) land Nederland vertegenwoordigd en niet het Caribische deel van het Koninkrijk.

² Daarnaast zullen er 4 adviseurs/observers op eigen kosten en op eigen titel met de delegatie meereizen respectievelijk van de Rijks Universiteit Leiden en van de Stichting AviAssist.

4. Manager Luchtvaartveiligheid en Beveiliging
5. Koninkrijk kandidaat voor de ICAO Council
6. Luchtvaartveiligheid expert
7. Luchtvaartbeveiliging expert
8. Luchtverkeer/ATM expert
9. Economie expert, Liaison ECAC/Abis groep
10. Klimaat en duurzaamheid expert
11. Luchtvaartjurist
12. Luchtvaartbeveiliging expert (NCTV)
13. Sector directeur Luchtvaart Aruba
14. Expert Luchtvaartautoriteit Aruba
15. Adviseur Luchtvaartautoriteit Aruba
16. Directeur Luchtvaart Sint Maarten