

12 juli 2022

Instructie voor de delegatie van het Koninkrijk der Nederlanden naar de 41^{ste} zitting van de Algemene vergadering (Assembly) van de 'International Civil Aviation Organisation (ICAO)', te houden van 27 september tot en met 7 oktober 2022 te Montréal, Canada.

Inleiding en werkwijze delegatie

- ***Inleiding***

De agenda van de 41^{ste} zitting van de ICAO Assembly omvat een breed scala aan luchtvaartonderwerpen op de volgende terreinen: economie, technisch, juridisch, administratief, milieu/klimaat, beveiliging- en veiligheid. De geannoteerde agenda (A41-Working Paper 1; WP1) bevat voornamelijk agendapunten verdeeld over de plenaire vergadering, een *executive* commissie, een juridische commissie, een economische commissie, een technische commissie, alsmede een administratieve commissie.

Voor Nederland verdienen drie (twee politieke en één inhoudelijk) onderwerpen bijzondere aandacht:

1. De verkiezing voor de ICAO Council 2022-2025. Het Koninkrijk der Nederlanden zal tijdens deze Assembly de zetel in de ICAO Council part II verlaten. Oostenrijk is deze keer aan de beurt om zich kandidaat te stellen ter vertegenwoordiging van de Abis-rotatiegroep waar Nederland ook deel van uit maakt voor de komende drie jaar. Onze partnerlanden zijn België, Ierland, Kroatië, Luxemburg, Oostenrijk, Portugal en Zwitserland. Oostenrijk voert dit jaar de regie over onze gezamenlijke lobby.
2. Het vaststellen van een ambitieus mondiaal langetermijnklimaatdoel voor de burgerluchtvaart (*Long Term Aspirational Goal, LTAG*) en de instandhouding en liefst aanscherping van het bestaande CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction System for International Aviation*) voor koolstofneutrale groei tot en met 2035.
3. Cybersecurity in de luchtvaart.

Ad. 1 De inzet voor de verkiezing van de Abis kandidatuur 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 vervat in Working Papers (WP's) waarvoor de coördinatie wordt verricht in de Europese burgerluchtvaart conferentie de '*European Civil Aviation Conference; ECAC*', - met 44 Europese lidstaten- en in EU-verband. Nederland stemt, indien nodig, ter plekke af in EU, ECAC en in Abis verband. Tsjechië is in de tweede helft van 2022 voorzitter van de EU en zal de EU standpunten uitdragen tijdens de Assembly.

In haar standpuntbepaling dient de delegatie alert te zijn op de wenselijkheid om de positie van Curaçao, Sint Maarten en Aruba, als Koninkrijkspartners, mede tot uiting te laten komen. De eindverantwoordelijkheid voor een beslissing ligt te allen tijde bij het hoofd van de delegatie.

- ***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 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 het ICAO secretariaat 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 Europese 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, in de Abis groep en indien gewenst en nuttig met andere landen en/of regio's. Tsjechië treedt in de tweede helft van 2022 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 *observer* namens de EU.

In haar standpuntbepaling dient de delegatie steeds alert te zijn op de wenselijkheid om de speciale positie van de 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 EU competentie bestaat of een gemeenschappelijke EU-positie is afgesproken, volgt de Koninkrijkdelegatie 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 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 en Cybersecurity)
- Milieu en klimaat
- Facilitatie van passagiers en vracht
- Economie / weerbaarheid luchtvaartsector
- 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.

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.

Op het terrein van Luchtvaartveiligheid en Luchtverkeer zijn er zes Europese WP's voorbereid over de uitvoering van vluchten met een beperkte crew, regels voor onbemande luchtvaartuigen, operaties in het hoge(re) luchtruim, vluchtuitvoering door staatsluchtvaartuigen en de correcte toepassing van het *'due regard'* principe, de weerbaarheid van satellietssystemen en een verbetering van de wereldwijde crisisaanpak voor luchtvaart:

- An approach to new operational concepts involving reduced crew and single pilot operations;
- To address the suitability of flight rules to enable safe UAS operations in the airspace;
- Higher airspace operations;
- The operation of State aircraft in RVSM airspace;
- Improving Communication Navigation and Surveillance (CNS) resilience through Global Navigation Satellite System (GNSS) interference mitigation
- Establishing an operative multilayer crisis management framework.

Deze WP's worden gedreven door de ontwikkelingen in de luchtvaart, zowel op technologisch gebied alsmede op het gebied van innovaties en economische overwegingen die vanuit de industrie voorgesteld worden. Een goed voorbeeld hiervan zijn de *'reduced crew'* en *'single pilot'* operaties. Europa vraagt de Assembly om ICAO op te dragen om deze ontwikkelingen goed te volgen en standaarden en aanbevolen werkwijzen hiervoor te ontwikkelen. Dit punt kan mogelijk op weerstand stuiten bij andere landen en kan gezien worden als teveel economisch gedreven en onvoldoende gebaseerd op veiligheidsvoorstellen. Het verder toepassen van technologie zoals satellietnavigatie en – communicatie(apparatuur) in de luchtvaart vraagt om een betere weerbaarheid van deze systemen. Europa doet verder de oproep aan ICAO om regelgeving voor te bereiden voor het inpassen in het luchtruim van verschillende zogenaamde *new entrants*, zoals drones (UAS) of civiele operaties in het hoge(re) luchtruim boven het niveau waar de civiele luchtvaart momenteel opereert.

Alle voornoemde onderwerpen op het terrein van luchtvaartveiligheid en luchtverkeer sluiten aan bij de agendapunten van de Assembly, met name die agendapunten die door de Technical Commission behandeld zullen worden. Tevens sluiten deze aan 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 Nederlands Luchtvaart Veiligheid Programma (het Nederlandse *'State Safety Program'*).

Ten aanzien van het Global Aviation Safety Plan (GASP) zal ICAO voorstellen doen voor aanpassingen, mede gebaseerd op de *'safety stream'* tijdens de High Level Conference on COVID-19 en de activiteiten die ICAO sindsdien heeft ondernomen.

Voor luchtverkeersleiding (Air Traffic Management - ATM) wordt op de Assembly een voorstel gedaan voor een kleine aanpassing van het Global Air Navigation Plan (GANP). Dit plan is gericht op verdere prestatieverbeteringen van het wereldwijde ATM systeem (capaciteit, duurzaamheid vluchtefficiëntie). 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.

Voor Europa biedt het GANP het kader voor de verdere invoering van de *'Single European Sky ATM research'* (SESAR) concepten en technologie binnen het kader van de *Single European Sky*. De uitvoering van SESAR is belangrijk voor het optimaal gebruik van het Nederlandse luchtruim,

inclusief de luchtruimherziening, de operatie van Schiphol en het uitvoeren van de afspraken tussen de luchthaven en zijn omgeving.

2. Luchtvaartbeveiliging, cybersecurity en facilitatie

De aanhoudende dreiging van terroristische aanslagen op de burgerluchtvaart maakt dat het thema beveiliging voor ICAO een prioritair onderwerp zal moeten blijven. Tijdens deze Assembly vragen de EU/ECAC-staten aandacht voor het actualiseren van het 'Global Aviation Security Plan (GASep)', dat bedoeld is als middel om de effectiviteit van beveiligingsmaatregelen wereldwijd te verbeteren.

Op het terrein van *luchtvaartbeveiliging* is er één Europees WP voorbereid en één Information Paper (IP) te weten:

- WP on ensuring effective aviation security in the Covid-19 recovery world;
- IP on the 'Capacity building through the Civil Aviation Security in Africa, Asia and the Middle East (CASE) Projects'.

Cyber security is een luchtvaart onderwerp dat momenteel een hoge prioriteit heeft. Luchtvaart is een aantrekkelijk doelwit voor cyber aanvallen en kan hele grote gevolgen hebben voor de luchtvaartoperatie met slachtoffers, enorme verstoringen van luchtvaart processen en of schade aan kritische infrastructuur. Door toenemende automatisering wordt weliswaar bijgedragen aan een veilige en efficiënte afhandeling van de luchtvaartprocessen, maar het is wel essentieel dat al deze kritische luchtvaart systemen adequaat zijn beschermd tegen ongewenste inbreuken. De luchtvaartpartijen moeten derhalve in staat zijn om hun cyber risico's vast te stellen en passende beheersmaatregelen te nemen.

ICAO heeft als mondiale luchtvaartorganisatie een belangrijke rol om lidstaten hierbij te ondersteunen en de digitale weerbaarheid van de luchtvaartpartijen wereldwijd te versterken.

Recent heeft ICAO twee nieuwe panels opgericht die moeten adviseren op welke wijze de digitale weerbaarheid van luchtvaartpartijen kan worden versterkt. Eén panel zal zich gaan richten op het ontwikkelen van technische eisen om de digitale identiteit van luchtvaartpartijen te waarborgen. Het andere nieuwe ICAO panel (cyber security panel) richt zich op het ontwikkelen van algemene cyber security kaders, cyber security training en het delen van informatie. Nederland zal er op aandringen dat er snel wordt aangevangen met deze werkzaamheden. Tevens zijn de werkzaamheden van beide panels nauw met elkaar verbonden en dient adequate afstemming gewaarborgd te zijn. Nederland is panel member van het ICAO cyber security panel en opteert ook voor deelname in het ICAO panel dat zich gaat bezighouden met het waarborgen van de digitale identiteit van de luchtvaartpartijen.

Op het terrein van cybersecurity zijn 2 Europese WP's voorbereid:

- Development of a framework for cybersecurity;
- de ontwikkeling van een 'Trust Framework paper'.

Vliegen over en nabij conflictgebieden is en blijft voor Nederland een belangrijk onderwerp. Nederland is nauw betrokken bij de activiteiten van het Canadese Safer Skies Initiative. Door Canada en ECAC-lidstaten is een WP voorbereid dat de activiteiten van Safer Skies bij ICAO onder de aandacht brengt en specifiek vraagt om actualisatie van de Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones (Doc 10084), het opnemen van criteria voor het sluiten van het luchtruim en de toepassing van het voorzorgsbeginsel.

Facilitatie van passagiers en cargo is een breed onderwerp. Hoofdzaak is de bevordering van de vlotte en efficiënte doorstroom van passagiers en cargo. De stagnaties als gevolg van gezondheids- en Covid gerelateerde maatregelen zijn een voorbeeld van verplichtingen die een handmatige controle vereisen en dus inefficiënt grensproces. Ook andere stagnaties in het proces hebben een enorme impact, wat mede blijkt uit recente problematiek in de luchtvaartwereld mondiaal.

Op het terrein van facilitatie zijn er 3 Europese WP's ingediend:

- Een resolution on high level principles for the future of Facilitation;
- Building a resilient framework for future (pandemic) outbreaks;

- Accessibility to persons with disabilities

Er wordt een resolution gevraagd om de principes of facilitation, om de noodzaak van een goed proces te benadrukken. Om te voorkomen dat bij een eventueel volgende gezondheid-gerelateerde pandemie wederom vliegverboden worden ingesteld, worden verschillende risico mitigerende systemen voorgesteld als een "resilient framework". Daarnaast wordt in een working paper de noodzaak aangegeven van de assistentie aan passagiers met een beperkte mobiliteit, ook tijdens pandemieën. Dit is een belangrijk thema gezien de vergrijzende wereldbevolking.

Facilitatie van passagiers en cargo is een breed onderwerp. Hoofdzaak is de bevordering van de vlotte doorstroom van passagiers bij gezondheids- en Covid gerelateerde maatregelen en de bescherming van passagiers met een beperkte mobiliteit.

3. Klimaat en Milieu

Sinds de vorige Assembly in 2019 is de politieke en maatschappelijke aandacht voor de klimaatimpact van de luchtvaart in Nederland en daarbuiten in lijn met bredere ontwikkelingen verder toegenomen. De elementen van het mondiale CORSIA-systeem, met als doel koolstofneutrale groei op de middellange termijn, zijn door zeer veel staten geïmplementeerd. De fase waarin staten vrijwillig kunnen meedoen is 1 januari 2021 begonnen (tot 2027) en inmiddels hebben 114 staten aangekondigd dat te (gaan) doen. In 2020 heeft de ICAO Council het besluit genomen om tijdelijk, voor de eerste nalevingsperiode van drie jaar tot 2024, de zogeheten *baseline* (ten opzichte waarvan alle groei van CO₂-emissies gecompenseerd moet worden) van het systeem te veranderen. Dit was het gemiddelde van 2019 en 2020, en is nu alleen 2019. Immers was het vliegverkeer in 2020 door een onvoorziene pandemie zeer hard gedaald en was de financiële situaties van vele luchtvaartmaatschappijen penibel. Dit jaar heeft de ICAO Council haar eerste driejaarlijkse *review* van het systeem gedaan. Formeel focust deze op de praktische uitvoerbaarheid van het systeem en implicaties voor de komende drie jaar. Door grote verdeeldheid van belangen en het feit dat nu besloten moet worden wat er met de *baseline* gebeurt, in samenhang met het andere grote klimaatpunt, is dit ontaard in een discussie waarin sommige landen het systeem geheel om willen bouwen, uit willen stellen of af willen schaffen. Eind augustus hoopt de Council vast te stellen wat zij de Assembly aanbeveelt te doen met CORSIA.

Een Europees paper over CORSIA is voorbereid maar zal nog veel updates vereisen. De Europese lijn is dat de essentiële elementen van het systeem (bijv. duur, verdeelsleutel) niet ter discussie staan, immers kijkt de *review* slechts drie jaar vooruit, en dat we vanwege de klimaatcrisis terug moeten naar een *baseline* van het gemiddelde van 2019 en 2020.

Het andere klimaatonderwerp is het mondiale langetermijndoel LTAG. De vorige Assembly gaf de opdracht de haalbaarheid hiervan te onderzoeken. Enkele honderden experts hebben aan een omvangrijk rapport gewerkt met drie ambitieniveaus, tussendoelen en kosten. Zoals op voorhand duidelijk was, was niet mogelijk precies te voldoen in het verzoek van de vorige Assembly om de impact van een mondiaal doel op individuele ontwikkelingslanden in kaart te brengen. De ICAO Council is ook hierover verdeeld. Om het ambitieniveau van de andere 150+ staten af te tasten richting de Assembly organiseert ICAO eind juli een *High-Level Meeting* (niveau Assembly) in Montreal. Op basis van de uitkomsten hiervan beoogt de Council ook hierop eind augustus haar aanbevelingen aan de Assembly vast te stellen in papers. Hoewel het aparte discussies zijn, zijn er landen die het CORSIA-systeem willen aanpassen in hun voordeel in ruil voor een akkoord over LTAG. De voornaamste horde voor het doel is verdeling van en voorziene financiering voor de biljoenen die geraamd worden om een sterk groeiende mondiale luchtvaartsector richting 2050 over te krijgen op radicaal schonere vliegtuigen met grote percentages duurzame kerosine, in samenhang met noties als ontwikkelende economieën en het belang van betaalbaar luchtverkeer daarvoor.

Een Europees paper over LTAG is ook voorbereid. Waar het CORSIA-paper updates zal vereisen ligt hier op materiële punten nog geen conceptaanbeveling van de Council aan de Assembly, dus het kader voor de onderhandelingen is nog grotendeels onbekend. De Europese inzet is netto-nul CO₂-emissies van de internationale burgerluchtvaart in 2050 als doel, zonder een toezegging over de inzet van publieke geldstromen of de oprichting van een fonds. Gezien het mondiale krachtenveld

zal Europa op beide klimaatdossiers nog water bij de wijn moeten gaan doen, maar afzwakking van het CORSIA-systeem en de oprichting van een klimaatfonds zijn rode lijnen.

Tot slot voert ICAO al decennia beleid voor de bredere milieu-impact (geluid, luchtkwaliteit) zoals de *balanced approach* en emissiestandaarden voor certificatie. In Nederland is de aandacht voor deze thema's onveranderd groot, maar op deze Assembly spelen ze geen grote rol. Verwacht wordt een kleine update van de bestaande resolutie over deze thema's en geen Europese papers. Wel staat op het werkprogramma van het milieucomité van ICAO (Committee on Aviation Environmental Protection; CAEP) voor het komende triënnium een nieuwe gecombineerde standaard voor CO₂ en geluidsemissies van vliegtuigen die in 2025 het volgende grote item lijkt te worden.

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. Sommige niet-Europese landen zijn echter van mening dat liberalisering geleidelijk dient te geschieden, opdat de eigen luchtvaartindustrie zich kan ontwikkelen. Naast liberalisering is het eveneens van belang om te komen tot een level playing field en dat bepaalde randvoorwaarden geborgd blijven op bijvoorbeeld het terrein van milieu en sociale bescherming van werknemers in de sector.

Europa zal twee WP's indienen waarin de prioriteiten voor de komende jaren worden neergelegd. Deze WP's hebben betrekking op de toekomst van de economische activiteiten van ICAO en een WP dat betrekking heeft op het vraagstuk van crisis maatregelen en de wederzijdse nakoming van luchtvaartpolitieke verdragen.

Ten aanzien van het eerste WP is Europa van oordeel dat er na de Covid-pandemie en de enorme weerslag op de mondiale luchtvaartsector er een herbezinning zou moeten plaats vinden op welke wijze de ICAO van toegevoegde waarde zou kunnen zijn op de weerbaarheid van de sector t.a.v. toekomstige crises maar ook als gevolg van nieuwe ontwikkelingen.

5. Juridische vraagstukken

Zoals gebruikelijk zal tijdens de Assembly de Legal Commission juridische aangelegenheden en vraagstukken begeleiden en adviseren.

In de Legal Commission zullen in elk geval de volgende onderwerpen aan de orde komen:

- Bespreking van de stand van zaken rond het lopende werkprogramma van de Legal Committee;
- Consolidated |Statements of Continuing ICAO policies in the Legal Field;
- WP on the 75th Anniversary of the Legal Committee of the International Civil Aviation Organisation;
- Voorstel van het CALEX-framework inzake de vaststelling van een competency framework voor aviation lawyers;
- Voortgangsrapportage m.b.t. het werk van de Working Group for the review of the ICAO rules for the Settlement of differences.

De Legal Commission zal zich verder buigen over alle overige juridische vraagstukken die tijdens de lopende Assembly vergadering aan haar wordt voorgelegd.

Daarbij is het niet uitgesloten dat juridische consequenties van de huidige internationale politieke spanningen als gevolg van de Russische inval in Oekraïne mede naar de Legal Commission verwezen worden. In dit kader kan onder meer gedacht worden aan het Europese initiatief om de Assembly in het kader van artikel 54 van het Verdrag van Chicago te attenderen op het niet naleven door Rusland van diens verplichtingen onder het Verdrag.

In de aanloop naar de Assembly wordt de aandacht van de juristen uit de ICAO verdragslanden ook gevraagd voor de Treaty Event die tijdens de Assembly wordt gehouden. De bijeenkomst moet onder meer het belang van de ondertekening, de ratificatie van ICAO verdragen onderstrepen en daarmee bijdragen aan de daadwerkelijke toepassing en uitvoering daarvan.

De Nederlandse deelname aan de Legal Commission wordt in belangrijke mate voorbereid in het kader van de ECAC Legal Task Force. De werkgroep komt in dat verband op 14 september 2022 bijeen. Daaraan voorafgaand worden in een zogenaamd Key Briefing document alle commentaren op concept WP's verzameld en gecirculeerd. De meeste juridische WP's zijn nog in voorbereiding en op het moment van schrijven nog niet definitief beschikbaar.

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 (2023-2024-2025) en de contributie van de lidstaten; en
- de inrichting, efficiency en effectiviteit van de ICAO organisatie zelf.

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 Oostenrijk voor als kandidaat voor part II van de Council. Naar verwachting zullen er zich ten aanzien van part I en II geen verrassingen voordoen. De verwachting is wel dat een groot aantal landen zich zal onthouden van een stem op de Russische Federatie in part I met als doel de RF uit de ICAO Council weg te stemmen. Of dit gaat lukken valt evenwel te bezien.

In part III zal Roemenië namens de Centraal en Oost Europese Rotatiegroep (CERG), deelnemen aan de verkiezingen conform de afspraken die daarover in ECAC verband in 2021 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 Oostenrijk.

B. Budget en begrotingszaken

De ontwerpbegroting van ICAO voor de periode 2023-2024-2025 is in de aanloop naar de Assembly onderwerp geweest van uitvoerige onderhandelingen. Tegelijkertijd vindt er een 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 2022. De totale begroting 2023-2025 komt uit op CAD 357,6 miljoen, waarvan CAD 15,0 miljoen bestaat uit een eenmalige extra bijdrage van de 193 lidstaten om modernisering van de organisatie te bekostigen.

Ook de grootste contribuanten zoals de VS, China en Japan hebben hun steun uitgesproken voor deze aanpak, een belangrijk bewijs van vertrouwen in de koers die is ingezet onder leiding van de nieuwe Secretaris Generaal van ICAO. Ook voor Nederland betekent deze benadering concreet dat het Koninkrijk naar verhouding iets meer gaat bijdragen aan ICAO dan nu het geval is. Ruimte voor de financiering van nieuwe beleidsinitiatieven en het afdekken van het hogere inflatierisico wordt onder meer gevonden door een deel van de begrotingsreserve uit de huidige begrotingsperiode over te hevelen naar de komende drie jaar, versterking van de inkomsten-genererende activiteiten van de organisatie (zoals conferenties en publicaties) en intensivering van de inspanningen van de organisatie om vrijwillige bijdragen te werven.

De Nederlandse inzet ten aanzien van de budgettaire voorstellen is afgestemd met de Abis partnerlanden. Nederland kan instemmen met de voorgestelde ICAO begroting voor 2023-2025 en steun uitspreken voor de vernieuwingsagenda van de Secretaris Generaal. Nederland zal hierbij blijven aandringen op verdere professionalisering van de bedrijfsvoering van ICAO, met nadruk op financiële transparantie, efficiënt beheer en verantwoording.

• De Koninkrijkdelegatie

Door het beperkte aantal plaatsen tijdens de (hybride) Assembly zal de delegatie afhankelijk van de onderwerpen wisselend van samenstelling zijn in de tweewekelijkse tijd. Een deel van de

delegatieleden op de credentials reist bovendien niet af naar Montréal maar volgt de Algemene Vergadering digitaal.

De delegatie zal bestaan uit:

1. Dhr. M. Harbers Minister voor Infrastructuur en Waterstaat
2. Plv. Directeur-Generaal voor Luchtvaart en Maritieme Zaken
3. Directeur Luchtvaart
4. Manager Luchtvaartveiligheid en Beveiliging (delegatieleider)
5. Koninkrijks-vertegenwoordiger ICAO Council
6. Luchtvaart economie expert, Liaison ICAO/ ECAC/Abis
7. Luchtvaartveiligheid expert
8. Luchtvaartveiligheid expert
9. Luchtverkeer expert
10. Luchtvaart klimaat en duurzaamheid expert
11. Luchtvaart klimaat en duurzaamheid expert
12. Luchtvaart jurist
13. Luchtvaart jurist
14. Luchtvaartbeveiliging expert
15. Luchtvaartbeveiliging expert
16. Luchtvaart Facilitatie expert
17. Luchtvaartbeveiliging expert JenV/NCTV
18. BuZa/Ambassade Ottawa
19. Directeur Generaal Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit
20. Sector directeur Luchtvaart Aruba
21. Luchtvaartautoriteit Aruba
22. Directeur Luchtvaart Sint Maarten