



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 20 oktober 2022
(OR. en)

13775/22

**Interinstitutionellt ärende:
2022/0336 (NLE)**

**AVIATION 256
ICAO 88
RELEX 1377**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	20 oktober 2022
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2022) 545 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid antagandet av internationella standarder, ändringar eller anmälan av avvikelser från internationella standarder i bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 och 19 till konventionen angående internationell civil luftfart

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 545 final.

Bilaga: COM(2022) 545 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 20.10.2022
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid antagandet av internationella standarder, ändringar eller anmälan av avvikelser från internationella standarder i bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 och 19 till konventionen angående internationell civil luftfart

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vad gäller följande:

- Antagande i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd av akter på områdena civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst, som rör bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 och 19 till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*).
- Anmälan av avvikelser från de antagna akter som har rättslig verkan på de områden som omfattas av de ovannämnda bilagorna till Chicagokonventionen, som svar på de skrivelser från Icao där de fördragsslutande staterna uppmanas att antingen anmäla sitt ogillande eller att anmäla eventuella avvikelser från de antagna åtgärderna.
- Anmälan till Icao av avvikelser från befintliga standarder och rekommenderade metoder i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen till följd av ändringar av unionens regelverk i förhållande till de ovannämnda bilagorna till Chicagokonventionen.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Chicagokonventionen

Icao inrättades genom Chicagokonventionen, som undertecknades i Chicago 1944 och trädde i kraft den 4 april 1947. Samtliga medlemsstater i Europeiska unionen är fördragsslutande parter i denna konvention och därmed medlemmar i Icao. Unionen har observatörsstatus i Icao och har ingått ett samarbetsmemorandum med organisationen som utgör en ram för utökat samarbete på områdena flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst och miljöskydd¹.

Chicagokonventionen innehåller 96 artiklar som fastställer de grundläggande regler och principer som styr Icao. Den stöds av 19 bilagor med standarder och rekommenderade metoder som ändras regelbundet.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao antar internationella standarder för civil luftfart, särskilt i fråga om flygsäkerhet, flygnavigation, flygledningstjänst, miljö, luftfartsskydd, luftfartens ekonomiska utveckling, passagerares rättigheter och förenklade luftfartsrutiner. Dessa frågor omfattas av bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) och avser i stor utsträckning ett område där Europeiska unionen har exklusiv befogenhet. Unionens mål

¹ Rådets beslut (EU) 2011/530 av den 31 mars 2011 om undertecknande, på Europeiska unionens vägnar, och provisorisk tillämpning av ett samarbetsmemorandum mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för utökat samarbete (EUT L 232, 9.9.2011, s. 1).

är att så långt som möjligt säkerställa överensstämmelse med internationella standarder inom området civil luftfart.

2.3. Akter med rättslig verkan i unionen som planeras av Icao-rådet

Som ett av Icaos två styrande organ fastställer Icao-rådet kontinuerligt riktlinjerna för Icaos arbete. Icao-rådet sammanträder flera gånger per år.

I enlighet med artikel 54 1 i Chicagokonventionen ska Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder, beteckna dessa som bilagor till Chicagokonventionen och underrätta alla fördragsslutande stater om de åtgärder som vidtagits. Icao-rådet ska också, i enlighet med artikel 54 m, ta hänsyn till rekommendationer från flygtrafikkommissionen vid ändring av bilagorna. I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska det för rådets antagande av bilagor eller ändringar av en bilaga krävas två tredjedels majoritet i Icao-rådet.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Det föreslås att den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid sammanträden i Icao-rådet ska fastställas enligt en tvåstegsmetod. I ett första steg fastställs genom detta rådsbeslut i bilaga 1 de vägledande principerna och riktlinjerna för unionens ståndpunkt på flerårig basis. I ett andra steg kommer kommissionen för varje sammanträde i Icao-rådet att i form av en skriftlig handling överlämna en detaljerad ståndpunkt till rådet för diskussion och godkännande. Kommissionen kommer att lägga fram den detaljerade ståndpunkten i den skriftliga handlingen på grundval av de vägledande principer och riktlinjer som anges i bilaga 1 och det förfarande som anges i bilaga 2.

Detta tillvägagångssätt är för närvarande infört för andra internationella organisationer, framför allt i transportsektorn, inom kontrollkommittén för hamnstatskontroll inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU)².

Inom luftfartssektorn finns det redan ett liknande rådsbeslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar när det gäller anmälan av avvikelser från Icaos standarder (rådets beslut (EU) 2021/1092³), men det upphör att gälla den 30 november 2022. Syftet med det aktuella förslaget är därför också att sörja för kontinuitet vad gäller det rådsbeslutet och att se över bestämmelserna rörande dess tillämpningsområde i syfte att säkerställa att de frågor som är relevanta inom ramen för Chicagokonventionen behandlas på ett enhetligt sätt på unionsnivå.

Kommissionen föreslår den ovan beskrivna metoden med hänsyn till hur förfarandet i Icao är utformat

- (a) när det gäller antagande av nya eller ändrade akter,

² Rådets beslut (EU) 2016/381 av den 14 mars 2016 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar inom kontrollkommittén för hamnstatskontroll inom ramen för samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU) (EUT L 72, 17.3.2016, s. 53).

³ Rådets beslut (EU) 2021/1092 av den 11 juni 2021 om fastställande av kriterier och förfarande för anmälan av avvikelser från internationella standarder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen på flygsäkerhetsområdet (EUT L 236, 5.7.2021, s. 51).

- (b) efter det att antagandet av nya rättsakter har tillkännagetts, i form av en skrivelse där de fördragsslutande staterna uppmanas att antingen anmäla sitt ogillande eller anmäla eventuella avvikelser och datum för efterlevnad av de antagna åtgärderna, och
- (c) vad gäller kravet att anmäla avvikelser från befintliga standarder och rekommenderade metoder.

Enligt Icaos interna regler ska dokument lämnas in mellan tio dagar och 24 timmar före sammanträdet i Icao-rådet (beroende på dokumentens art). Det är först då som allt inlämnat material finns tillgängligt och kommissionen kan analysera dokumenten för att utarbeta unionens ståndpunkt i de frågor som EU har behörighet att diskutera och besluta om i Icao-rådet. Det finns risk för att den tid som står till förfogande mellan det att dokumenten blir tillgängliga och det att sammanträdet i Icao-rådet inleds inte räcker till för att utarbeta och anta det rådsbeslut som krävs enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget.

För att säkerställa enhetlighet i unionens ståndpunkt under hela Icaos antagningsprocess bör den föreslagna tvåstegsprocessen tillämpas på samma sätt i fråga om anmälan av ogillande i enlighet med artikel 90 och i fråga om avvikelser enligt artikel 38 i Chicagokonventionen.

Det föreslås därför att rådet antar ett rådsbeslut på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid antagandet av internationella standarder, ändringar eller anmälan av avvikelser i fråga om

- (a) varje sammanträde i Icao-rådet,
- (b) när det som svar på Icaos skrivelser krävs en registrering av ett ogillande eller en anmälan av avvikelser från de antagna åtgärderna,
- (c) när det på grund av ändringar av unionens regelverk krävs en anmälan av avvikelser.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i EUF-fördraget föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet i fråga⁴.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de folkrättsliga regler som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁵.

⁴ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁵ Mål C-399/12, Tyskland mot rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Icao är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen Chicagokonventionen.

De akter som Icao ska anta utgör akter som har rättslig verkan. Detta beror på att de standarder och rekommenderade metoder som Icao har antagit är tillämpliga enligt Chicagokonventionen, såvida inte en fördragsslutande stat anmäler en avvikelse till Icao (artikel 38 i Chicagokonventionen) och att de, när de väl har antagits och trätt i kraft, är bindande för alla Icaos fördragsslutande stater, i enlighet med och inom de gränser som anges i Chicagokonventionen. I enlighet med artikel 37 i Chicagokonventionen åtar sig varje fördragsslutande stat att samarbeta för att säkerställa största möjliga enhetlighet vad gäller sådana standarder och rekommenderade metoder. I den mån det är möjligt återspeglas de dessutom i unionsrätten och därför kan dessa standarder och rekommenderade metoder på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen på området civil luftfart.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget beror främst på syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

De planerade akterna har syften och beståndsdelar inom den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för förslaget till beslut är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna rådsbeslutet är artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid antagandet av internationella standarder, ändringar eller anmälan av avvikelser från internationella standarder i bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 och 19 till konventionen angående internationell civil luftfart

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 och reglerar den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom denna konvention inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*).
- (2) Unionens medlemsstater är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och fördragsslutande stater i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.
- (3) I enlighet med artikel 54.1 i Chicagokonventionen får Icaos råd (*Icao-rådet*) anta internationella standarder och rekommenderade metoder för civil luftfart och beteckna dem som bilagor till Chicagokonventionen (*Icao-bilagor*).
- (4) Eftersom Icaos standarder och rekommenderade metoder på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten på området civil luftfart i den mån de återspeglas i den lagstiftning som avses i skäl 9 och 10, är det lämpligt att fastställa en ståndpunkt som på unionens vägnar ska intas i Icao-rådet.
- (5) I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska varje Icao-bilaga eller varje ändring av en Icao-bilaga få verkan inom tre månader efter framläggandet för de fördragsslutande staterna i Icao, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos fördragsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande. När standarderna har antagits och fått verkan är de bindande för alla fördragsslutande stater i Icao, inbegripet alla medlemsstater i unionen, i enlighet med och inom de gränser som anges i Chicagokonventionen, särskilt artiklarna 37 och 38.
- (6) I enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje fördragsslutande stat i Icao som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon standard eller att se till att

dess egna föreskrifter eller förfaranden fullständigt sammanfaller med någon standard efter ändring av den senare, eller som bedömer det nödvändigt att anta föreskrifter eller förfaranden som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egna föreskrifter eller förfaranden och dem som fastställts genom standarden. Vid ändringar av standarder ska varje stat som inte gör erforderliga motsvarande ändringar av sina egna föreskrifter eller förfaranden inom 60 dagar från det att ändringen av standarden antagits underrätta Icao-rådet om detta eller ange vilka åtgärder den föreslår att vidta.

- (7) Icaos interna regler, särskilt den sena tillgången till dokument för beslut om nya standarder eller ändringar av standarder i Icao-rådet, eller de tidsfrister som Icao för sina fördragsslutande stater fastställt för anmälan av avvikelser från standarder, samt det antal avvikelser på områdena flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst som ska anmälas varje år, gör det svårt att i rätt tid fastställa den standpunkt som ska intas på unionens vägnar i ett rådsbeslut på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget.
- (8) Vidare rör de standarder som Icao-rådet har antagit på områdena flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst i stor utsträckning frågor som omfattas av unionens exklusiva befogenhet. Det är därför ändamålsenligt och lämpligt att fastställa ett ramverk för antagande av nya standarder eller ändringar av standarder och anmälan av avvikelser från standarder på områdena flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst som omfattas av unionens exklusiva befogenhet, utan att det påverkar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen. På Icao-nivå återfinns standarderna för flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst främst i Icao-bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 och 19.
- (9) På unionsnivå återspeglas och nämns de krav som standarderna för flygsäkerhet omfattar huvudsakligen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139, förordning (EU) 996/2010⁶, förordning (EG) nr 2111/2005⁷ och förordning (EU) nr 376/2014^{8 9} och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits på grundval av dessa, särskilt kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011¹⁰,

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15).

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014, s. 18).

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

kommissionens förordning (EU) nr 748/2012¹¹, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012¹², kommissionens förordning (EU) nr 139/2014¹³, kommissionens förordning (EU) nr 452/2014¹⁴, kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014¹⁵, kommissionens förordning (EU) 2015/640¹⁶ kommissionens förordning (EU) 2019/947¹⁷, kommissionens förordning (EU) 2019/945¹⁸ och kommissionens förordning (EU) 2021/664¹⁹.

- (10) På unionsnivå återspeglas och nämns de krav som standarderna för flygtrafik och flygledningstjänst omfattar huvudsakligen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004²⁰, förordning (EG) nr 550/2004²¹, förordning (EG) 551/2004²² och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits på grundval av dessa, särskilt kommissionens förordning (EU) nr 923/2012²³, kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011²⁴ kommissionens förordning (EU) 2018/1048²⁵ och kommissionens förordning (EU) 2015/340²⁶.

¹¹ Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

¹² Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

¹³ Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

¹⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).

¹⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

¹⁶ Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18).

¹⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (EUT L 152, 11.6.2019, s. 45).

¹⁸ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (EUT L 152, 11.6.2019, s. 1).

¹⁹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space (EUT L 139, 23.4.2021, s. 161).

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

²³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).

²⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften (EUT L 336, 20.12.2011, s. 20).

- (11) Med tanke på särdragen hos civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst jämfört med andra sektorer som handhas av Icao, särskilt det stora antal standarder och andra relaterade beslut som Icao-rådet har antagit inom dessa sektorer samt det antal avvikelser som ska anmälas varje år, är det ändamålsenligt att fastställa en sådan ståndpunkt, bestående av vägledande principer och riktlinjer, på flerårig basis. De flesta av de frågor som diskuteras i Icao-rådet rör ämnen som omfattas av det arbetsprogram som Icaos församling fastställer vart tredje år. Det är därför möjligt att fastställa en allmän ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet.
- (12) Unionens detaljerade ståndpunkt bör fastställas på grundval av de vägledande principer och riktlinjer som anges i bilaga 1 och det förfarande som anges i bilaga 2, och i enlighet med de mål som unionen eftersträvar inom ramen för den gemensamma transportpolitiken på luftfartsområdet i syfte att främja ett säkert, tryggt, effektivt, framgångsrikt, öppet, ekonomiskt livskraftigt och miljövänligt lufttransportssystem.
- (13) De avvikelser som ska anmälas till Icao bör, i tillämpliga fall, särskilt grundas på den information som tillhandahållits av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) i enlighet med artikel 90.4 i förordning (EU) 2018/1139. Avvikelserna bör, om Icao så kräver, anmälas i det format som Icao har fastställt i systemet för elektronisk registrering av avvikelser (*Electronic Filing of Differences*). Om, i enlighet med detta beslut, den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar fastställs i en skriftlig handling som kommissionen förelägger rådet för diskussion och godkännande, bör det i denna handling, där så är lämpligt och från fall till fall, anges huruvida medlemsstaterna bör ges flexibilitet när det gäller formerna för anmälan av avvikelserna i fråga. Kommissionen bör vidare sträva efter att börja utarbeta en sådan handling så snart som möjligt för att medge tillräckligt med tid för utarbetandet, inbegripet för eventuella lämpliga samråd på expertnivå.
- (14) Avvikelser från standarder som Icao-rådet har antagit på området flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst kan också härröra från nationella åtgärder som antagits i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter, om dessa åtgärder avviker från standarder och därför kräver en anmälan av avvikelser till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen. Det är därför också lämpligt att i detta beslut fastställa det förfarande som ska följas för att definiera sådana avvikelser. Detta förfarande bör vara beroende av omfattningen och varaktigheten av de nationella åtgärder som antagits och bör göra det möjligt för medlemsstaterna att utan dröjsmål fullgöra sina internationella skyldigheter enligt artikel 38 i Chicagokonventionen. Förfarandet bör inte påverka de villkor och det förfarande som anges i artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139.

²⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation (EUT L 189, 26.7.2018, s. 3).

²⁶ Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 (EUT L 63, 6.3.2015, s. 1).

- (15) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao, vilka bör agera gemensamt i unionens intresse och med stöd av kommissionen, i enlighet med unionens observatörsstatus.
- (16) Genomförandet av detta beslut bör göra det möjligt för medlemsstaterna att fullgöra sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.
- (17) Detta beslut bör tillämpas under en begränsad tidsperiod, nämligen fram till efter det möte i Icao-rådet som följer på den 42:a Icao-församlingen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd när detta organ ska anta beslut på områdena civil flygsäkerhet, flygnavigation och trafikledning som rör bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 och 19 anges i bilaga 1.

Artikel 2

Preciseringen av den ståndpunkt som unionen ska inta vid varje möte i Icao-rådet ska göras i enlighet med bilaga 2.

Artikel 3

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller anmälan till Icao av avvikelser från standarderna i de ovannämnda bilagorna till Chicagokonventionen ska fastställas i enlighet med den ståndpunkt som anges i bilaga 1.

Artikel 4

När unionsrätten avviker från de standarder som avses i artikel 1 i detta beslut och anmälan till Icao av avvikelser från dessa standarder därför krävs i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en av Icao fastställd tidsfrist för anmälan av avvikelser, förelägga rådet en skriftlig handling för diskussion och godkännande, som särskilt grundas på den information som tillhandahållits av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) i enlighet med artikel 90.4 i förordning (EU) 2018/1139, i tillämpliga fall, och som anger de detaljerade avvikelser som ska anmälas till Icao samt, i tillämpliga fall, den flexibilitet som medlemsstaterna ges när det gäller formerna för anmälan.

Artikel 5

När en medlemsstat i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 antar nationella åtgärder som beviljar undantag avseende enskilda fysiska eller juridiska personer, eller undantag vars sammanlagda varaktighet inte överstiger åtta månader, och när dessa nationella åtgärder avviker från de standarder som avses i artikel 3 i detta beslut, och anmälan av

avvikelser från dessa standarder således krävs i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, ska den medlemsstaten omedelbart underrätta kommissionen om varje avvikelse som ska anmälas.

Om de undantag som beviljats i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 har allmän giltighet och deras sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska kommissionen senast två veckor efter mottagandet av rekommendationen från Easa i enlighet med artikel 71.2 i den förordningen förelägga rådet en skriftlig handling för diskussion och godkännande med beaktande av den information som den berörda medlemsstaten tillhandahållit och, i tillämpliga fall, den information som Easa har lämnat i enlighet med artikel 90.4 i den förordningen, med detaljerade uppgifter om de avvikelser som ska anmälas till Icao.

Artikel 6

Genomförandet av detta beslut ska underlätta för medlemsstaterna att fullgöra sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Artikel 7

Den ståndpunkt som på unionens vägnar ska intas i Icao ska uttryckas av medlemsstaterna gemensamt i unionens intresse inom Icaos organ, och med stöd av kommissionen, i enlighet med unionens observatörsstatus.

Artikel 8

Detta beslut är tillämpligt till och med den 31 december 2025. På grundval av ett förslag från kommissionen till rådet får rådet förlänga dess tillämpning eller på annat sätt ändra det.

Artikel 9

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*