

Bruxelles, den 5. februar 2021
(OR. en)

5842/21

**Interinstitutionel sag:
2021/0027(NLE)**

**AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	5. februar 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 48 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 222. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte vedtagelse af ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10 og et nyt bind VI til bilag 10 til konventionen angående international civil luftfart

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2021) 48 final.

Bilag: COM(2021) 48 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 222. samling i Rådet for
Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte
vedtagelse af ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8,
ændring 90 af bilag 10 og et nyt bind VI til bilag 10 til konventionen angående
international civil luftfart**

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører:

- i) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 222. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte vedtagelse af ændring 177 af bilag 1 — *Personnel Licensing*, ændring 47 af bilag 2 — *Rules of the Air*, ændring 108 af bilag 8 — *Airworthiness of Aircraft*, ændring 90 af bilag 10 — *Aeronautical Telecommunications* og et nyt bind VI til bilag 10 til konventionen angående international civil luftfart, og
- ii) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO's meddelelse af vedtagelsen af ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10 og det nye bind VI til bilag 10 i de respektive ICAO-skrivelser, hvori de kontraherende stater opfordres til enten at meddele, at de ikke godkender ændringerne, meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål at regulere den internationale lufttransport. Chicagokonventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. I perioden 2019-2022 er syv EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, der er opført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelsen af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der optages som bilag til Chicagokonventionen.

I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal ICAO-staterne, før foranstaltningerne træder i kraft og bliver retligt bindende, enten meddele, at de ikke godkender foranstaltningerne, meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i praksis at overholde en sådan international norm eller fremgangsmåde, eller at bringe sine

egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller fremgangsmåde, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller fremgangsmåder, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, straks meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale norm.

2.3. De retsakter, der skal vedtages af ICAO, og deres forbindelser til de gældende EU-regler

Det forventes, at ICAO-Rådet på sin 222. samling eller på en efterfølgende samling vedtager:

Ændring 177 af bilag 1 — *Personnel Licensing*, der er en konsekvensændring vedrørende systemer og procedurer for C2 Link (kommando- og kontrolforbindelsen).

Ændring 47 af bilag 2 — *Rules of the Air*, der vedrører krav om luftdygtighedscertificering af fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS), og som er en konsekvensændring som følge af ændring 108 af bilag 8.

Ændring 108 af bilag 8 — *Airworthiness of Aircraft*, der vedrører fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS).

Ændring 90 af bilag 10 — *Aeronautical Telecommunications*, bind V, der vedrører frekvensspektrummet for RPAS C2 Link.

Et nyt bind VI til bilag 10 vedrørende systemer og procedurer for RPAS C2 Link. (I det følgende benævnt "den påtænkte retsakt").

Formålet med den påtænkte retsakt er at:

ændre de gældende SARPs i bilag 8 til Chicagokonventionen ved i del I i bilag 8 at indarbejde specifikke definitioner og udtryk, der anvendes i de normer, der er fastsat i de nye dele dertil, dvs. del VIII, IX og X. Den indeholder også forslag vedrørende del II i bilag 8, der giver et overblik over de generelle procedurer for certificering og fortsat luftdygtighed, som finder anvendelse på fjernstyrede luftfartøjer (RPA).

tilføje en ny del VIII til bilag 8 til Chicagokonventionen vedrørende RPA

tilføje en ny del IX til bilag 8 til Chicagokonventionen vedrørende fjernstyrede helikoptere

tilføje en ny del X til bilag 8 til Chicagokonventionen vedrørende kontrolstationer på jorden (RPS)

ændre tillæg 4 til bilag 2 til Chicagokonventionen, der er en konsekvensændring som følge af ændringerne af bilag 8

ændre de gældende SARPs i Chicagokonventionens bilag 10, bind V, med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser om forvaltningen af det spektrum, der alene anvendes til kommando og kontrolforbindelsen (C2 Link) eller fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS)

tilføje et nyt bind VI til bilag 10 — *Communication Systems and Procedures relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link* (kommunikationssystemer og procedurer for kommando- og kontrolforbindelsen (C2 Link) til fjernstyrede luftfartøjssystemer)

tilføje konsekvensændringer af bilag 1 og 2 som følge af ændringen af bilag 10, bind V, og tilføje et nyt bind VI til bilag 10.

De foreslåede ændringer forventes at træde i kraft den 28. november 2024.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. De væsentligste ændringer og deres forbindelser med de gældende EU-regler

ICAO-panelet for fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS) har fået til opgave at udvikle SARPs, manualer og vejledningsmateriale, som skal bane vejen for operation af fjernstyrede luftfartøjer på tværs af de internationale grænser i henhold til instrumentflyvereglerne. Medlemsstaterne er blevet hørt om de foreslåede ændringer ved ICAO-skrivelse AN 7/67.1.1-19/52 og AN 3/5.12-19/53, herunder forslagene til ændring af bilag 8 og 10 til Chicagokonventionen og konsekvensændringerne af bilag 1 og 2 til nævnte konvention. Disse forslag er en del af en række ændringer, som skal foretages i rækkefølge.

De ændringer, der oprindeligt blev foreslået i ICAO-skrivelse AN 3/5.12-19/53, vedrører luftdygtigheden af fjernstyrede fastvingede luftfartøjer, fjernstyrede helikoptere og kontrolstationer på jorden (RPS). Disse SARPs blev udviklet med henblik på RPAS, som skal gennemgå typecertificeringsproceduren i overensstemmelse med ICAO-dokument 10019, *Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems* (RPAS), og underbygget af indholdet og antagelserne i *ICAO RPAS Concept of Operations* (ICAO RPAS-operationskonceptet (CONOPS)).

Som følge af den integrerede karakter af RPAS, kan RPS certificeres som en del af det typecertifikat (TC), der udstedes til indehaveren af RPA TC efter afslutning af RPA-typecertificeringsproceduren. Dette udelukker ikke muligheden for at godkende en RPS særskilt. C2 Link er en yderst vigtig komponent i RPAS og dets luftdygtighedsstatus, og den er derfor inkluderet som en komponent i TC'et.

De ændringer, der oprindeligt blev foreslået i ICAO-skrivelse AN 7/67.1.1-19/52, vedrører kommando- og kontrolforbindelsen (C2 Link) og omfatter teknologineutrale SARPs for C2 Link-procedurer og C2 Link-systemer. C2 Link bruges specifikt til udveksling af oplysninger mellem de to vigtigste fysiske komponenter i RPAS, dvs. kontrolstationen på jorden (RPS) og det fjernstyrede luftfartøj (RPA). C2 Link er derfor den logiske forbindelse, uanset hvordan den skabes rent fysisk, til udveksling af oplysninger mellem RPS og RPA, således at fjernpiloten kan integrere RPAS sikkert i det globale operationelle luftfartsmiljø, navnlig med hensyn til kommunikation, navigation og overvågning. Disse SARPs er de første af to planlagte pakker vedrørende C2-Link.

RPASP arbejder i øjeblikket på den anden og mere detaljerede pakke bestående af teknologispecifikke SARPs, der forventes vedtaget i 2022.

Efter EASA's input til ICAO-skrivelse AN 3/5.12-19/53 har mange EU-medlemsstater foreslået, at høringen i form af brevveksling på politisk niveau forlænges som følge af den specifikke ansvarsfordeling mellem operatøren og konstruktøren, indtil der foreligger et udkast til ændring af bilag 6, og de foreslår ligeledes, at vedtagelsen af bilag 6 og bilag 8 gennemføres parallelt, særlig med hensyn til godkendelsen af kontrolstationer på jorden (RPS) og de kontraherende staters ansvar med hensyn til sådanne kontrolstationers vedvarende luftdygtighed. Dette forslag blev ikke accepteret af ICAO, hvilket risikerer at komplicere gennemførelsen af de relevante SARPs i EU-lovgivningen, fordi det er nødvendigt at tage højde for fordelingen af ansvaret for RPS på konstruktøren og operatøren.

De påtænkte ændringer vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nemlig Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012¹, Kommissionens forordning (EU) nr.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

1321/2014², Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011³, Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁴ og potentielt Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014⁵ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373⁶. Nye SARPs, der fastsættes af ICAO, skal indarbejdes i EU-lovgivningen med henblik at ændre de gældende retsregler, således at der fastsættes bestemmelser for konstruktion, typecertificering og operation af RPAS på tværs af de internationale grænser og over åbent hav.

3.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

Unionen anerkender behovet for at fastlægge et harmoniseret regelsæt på internationalt plan, der muliggør konstruktion, typecertificering og operation af fjernstyrede luftfartøjer på tværs af de internationale grænser og over åbent hav i henhold til instrumentflyverreglerne. De ændringer, der foreslås i de to ICAO-skrivelser, støtter dette mål.

Den holdning, der foreslås indtaget på Unionens vegne, er at støtte de foreslåede ændringer i deres helhed.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet vedtager de foreslåede ændringer uden at ændre dem væsentligt, er i svaret på de pågældende ICAO-skrivelser ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, men at meddele overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den anvendelsesdato, der påtænkes fastsat for disse SARPs, dvs. den 28. november 2024, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de pågældende SARPs.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om *"fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen"*.

² Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

³ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

⁵ Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen⁷.

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"⁸.

4.1.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen").

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54 vedtager ICAO-Rådet internationale normer og anbefalede fremgangsmåder, der optages som bilag til Chicagokonventionen. Der er tale om retsakter, der har retsvirkninger. Visse af disse retsakters retsvirkninger kan afhænge af fremsendelsen af meddelelser om afvigelser og af betingelserne for disse meddelelser. Derfor er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne meddelelser omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.

De påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nemlig Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012⁹, Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014¹⁰, Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011¹¹, Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012¹² og potentielt Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014¹³ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373¹⁴. Nye SARPs, der fastsættes af ICAO, skal indarbejdes i EU-lovgivningen med henblik at ændre de gældende retsregler, således at der fastsættes bestemmelser for konstruktion, typecertificering og operation af RPAS på tværs af de internationale grænser og over åbent hav. EU-lovgivningen vil derfor skulle ændres i overensstemmelse hermed.

Det væsentligste formål med de foreslåede ændringer er at fastlægge et harmoniseret regelsæt for konstruktion, typecertificering og operation af fjernstyrede luftfartøjer på tværs af de

⁷ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

⁸ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

¹⁰ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

¹¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

¹² Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

¹³ Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

¹⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

internationale grænser og over åbent hav i henhold til instrumentflyverreglerne. Unionen har i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF, ekstern enekompetence på dette område.

Den vedtagne retsakt supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsageligt af formålet med og indholdet af den vedtagne retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den vedtagne retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller disse elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den vedtagne retsakts primære formål og indhold vedrører den fælles transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede rådsafgørelse er artikel 100, stk. 2, i TEUF, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 222. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte vedtagelse af ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10 og et nyt bind VI til bilag 10 til konventionen angående international civil luftfart

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR,

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.
- (2) Medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer. Syv medlemsstater er repræsenteret i ICAO-Rådet.
- (3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs") og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.
- (4) ICAO-Rådet forventes på sin 222. samling at vedtage ændring 177 af bilag 1 — *Personnel Licensing*, ændring 47 af bilag 2 — *Rules of the Air*, ændring 108 af bilag 8 — *Airworthiness of Aircraft*, ændring 90 af bilag 10 — *Aeronautical Telecommunications*, bind V, om systemer og procedurer for C2 Link til fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS) og et nyt bind VI til bilag 10 til Chicagokonventionen.
- (5) Det væsentligste formål med de foreslåede ændringer er at fastlægge et harmoniseret regelsæt for konstruktion, typecertificering og operation af fjernstyrede luftfartøjer på tværs af de internationale grænser og over åbent hav i henhold til instrumentflyverreglerne. Unionen støtter ihærdigt ICAO's bestræbelser på at fastlægge et sådant regelsæt.
- (6) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, eftersom ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10, bind V, og vedtagelsen af et nyt bind VI til bilag 10 vil være bindende for Unionen og vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen,

nærmere bestemt Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012¹⁵, Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014¹⁶, Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011¹⁷, Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012¹⁸ og potentielt Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014¹⁹ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373²⁰.

- (7) Den holdning, som Unionen skal indtage på ICAO-Rådets 222. samling i forbindelse med vedtagelsen af ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10, bind V, og vedtagelsen af et nyt bind VI til bilag 10 som skitseret i ICAO-skrivelse AN 7/67.1.1-19/52 og AN 3/5.12-19/53, bør være at støtte disse ændringer i deres helhed. Denne holdning bør fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab på vegne af Unionen.
- (8) Når først de er vedtaget, vil ændringerne af bilag 1, 2, 8 og 10 til Chicagokonventionen være bindende for alle ICAO-stater, herunder alle EU-medlemsstaterne, i overensstemmelse med og inden for de grænser, der er fastsat i Chicagokonventionen.
- (9) I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i praksis at overholde en sådan international norm eller fremgangsmåde, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller fremgangsmåde, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller fremgangsmåder, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, straks meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale norm
- (10) I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.
- (11) Den holdning, som Unionen skal indtage, når ICAO-Rådet har vedtaget ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10, bind V, og et nyt bind VI til bilag 10, hvilket vil blive bekendtgjort af ICAO's

¹⁵ Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

¹⁶ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

¹⁷ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

¹⁸ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

¹⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

²⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

generalsekretær ved hjælp af brevvekslingsproceduren, bør være ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, men at meddele overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den anvendelsesdato, der påtænkes fastsat for disse SARPs, dvs. den 28. november 2024, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de pågældende SARPs. Denne holdning skal udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 222. samling i ICAO-Rådet eller på en af de efterfølgende samlinger, skal være at støtte forslaget til ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10, bind V, og vedtagelsen af et nyt bind VI til bilag 10 til Chicagokonventionen i deres helhed.
2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet uden at foretage væsentlige ændringer vedtager forslaget til ændring 177 af bilag 1, ændring 47 af bilag 2, ændring 108 af bilag 8, ændring 90 af bilag 10, bind V, og et nyt bind VI til bilag 10 til Chicagokonventionen, jf. stk. 1, er i svaret på de pågældende ICAO-skrivelser ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, men at meddele overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den anvendelsesdato, der påtænkes fastsat for disse SARPs, dvs. den 28. november 2024, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de pågældende SARPs.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, skal udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*