



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 5 februari 2021
(OR. en)

5842/21

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0027(NLE)**

**AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	5 februari 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2021) 48 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 222:a mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao) vad gäller det planerade antagandet av ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 och den nya volym VI till bilaga 10 till konventionen angående internationell civil luftfart

För delegationerna bifogas dokument – COM(2021) 48 final.

Bilaga: COM(2021) 48 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 222:a mötet i
Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao) vad gäller det planerade
antagandet av ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8,
ändring 90 av bilaga 10 och den nya volym VI till bilaga 10 till konventionen angående
internationell civil luftfart**

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser följande:

(i) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 222:a mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (nedan kallat *Icao-rådet*) med avseende på det planerade antagandet av ändring 177 av bilaga 1 – *Personnel Licensing*, ändring 47 av bilaga 2 – *Rules of the Air*, ändring 108 av bilaga 8 – *Airworthiness of Aircraft*, ändring 90 av bilaga 10 – *Aeronautical Telecommunications* och den nya volym VI i bilaga 10 till konventionen angående internationell civil luftfart.

(ii) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter det att Icao tillkännagett antagandet av ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 och den nya volym VI i bilaga 10 i respektive skrivelser, med en uppmaning till dess fördragsslutande stater att anmäla sitt ogillande eller eventuella avvikelser, eller att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) inrättades genom Chicagokonventionen som trädde i kraft den 4 april 1947.

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

Icao-rådet är ett permanent organ bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. För perioden 2019–2022 är sju EU-medlemsstater representerade i Icao-rådet.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standarder och rekommenderade metoder (SARP), som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos fördragsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av de avtalsslutande Icao-staterna under tiden har låtit registrera sitt ogillande.

Efter antagandet av en sådan åtgärd måste Icao-staterna anmäla sitt ogillande eller eventuella avvikelser eller anmäla överensstämmelse med åtgärden innan den träder i kraft och blir rättsligt bindande.

Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller som

bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

2.3. Icaos planerade akter och deras förhållande till befintliga unionsbestämmelser

Under sitt 222:a möte, eller eventuella efterföljande möten, förväntas Icao-rådet anta

ändring 177 av bilaga 1 – *Personnel Licensing*, som är en följdändring kopplad till system och förfaranden inom *C2 Link*,

ändring 47 av bilaga 2 – *Rules of the Air*, som rör krav för flygvärdighetscertifiering för fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), som en följd av ändring 108 av bilaga 8,

ändring 108 av bilaga 8 – *Airworthiness of Aircraft*, rörande fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS),

ändring 90 av bilaga 10 – *Aeronautical Telecommunications*, volym V rörande frekvensspektrum för radiolänkar för fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS C2 Link), och

en ny volym VI i bilaga 10 avseende system och förfaranden inom RPAS C2 Link. (nedan kallade *de planerade akterna*).

Syftena med de planerade akterna är följande:

Ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder i bilaga 8 till Chicagokonventionen genom att i del I i bilaga 8 införa specifika definitioner och termer som används i standarderna i de nya delarna VIII, IX och X. Här ingår också förslag i del II i bilaga 8 som ger en översikt över de allmänna förfaranden för luftvärdighetsbevis och fortsatt luftvärdighet som är tillämpliga på fjärrstyrda luftfartyg (RPA).

Införa en ny del VIII i bilaga 8 till Chicagokonventionen vad gäller fjärrstyrda luftfartyg (RPA).

Införa en ny del IX i bilaga 8 till Chicagokonventionen vad gäller fjärrstyrda helikoptrar.

Införa en ny del X i bilaga 8 till Chicagokonventionen vad gäller fjärrstyrningsstationer (RPS).

Införa en ändring av bilaga 2, tillägg 4 till Chicagokonventionen som en följd av ändringarna av bilaga 8.

Ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder (SARP) i volym V i bilaga 10 till Chicagokonventionen vilka specificerar förvaltning av spektrum som endast används för radiolänkar (C2 Link) för fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS).

Införa en ny volym VI i bilaga 10 – *Communication Systems and Procedures relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link*.

Införa ändringar av bilagorna 1 och 2 som en följd av ändringen av volym V i bilaga 10 och införandet av en ny volym VI i bilaga 10.

De föreslagna ändringarna planeras bli tillämpliga från och med den 28 november 2024.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Viktiga ändringar och hur de förhåller sig till EU:s befintliga regler

Icaos panel för fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS) har fått i uppgift att ta fram standarder och rekommenderade metoder, handböcker och vägledningsmaterial som banar väg för driften

av fjärrstyrda luftfartyg över internationella gränser enligt instrumentflygreglerna. Medlemsstaterna har rådfrågats om de föreslagna ändringarna genom Icaos skrivelser AN 7/67.1.1–19/52 och AN 3/5.12–19/53, inbegripet förslagen till ändring av bilagorna 8 och 10 till Chicagokonventionen och följdändringar av bilagorna 1 och 2 till Chicagokonventionen. Dessa förslag ingår i en rad ändringar som kommer att tillhandahållas en efter en.

De ändringar som ursprungligen föreslogs i skrivelse AN 3/5.12–19/53 rör luftvärdigheten hos fjärrstyrda luftfartyg med fasta vingar, luftvärdigheten hos fjärrstyrda helikoptrar och fjärrstyrningsstationen (RPS). Dessa standarder och rekommenderade metoder utarbetades för fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS) som kommer att genomgå typcertifieringsprocessen i enlighet med Icaos dokument 10019, *Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*, och förstärktes genom innehållet och förutsättningarna i Icaos *RPAS Concept of Operations (Conops)*.

På grund av de fjärrstyrda luftfartygssystemens integrerade karaktär kan fjärrstyrningsstationer certifieras inom ramen för det typcertifikat (TC) som beviljas innehavaren av det fjärrstyrda luftfartyget som ett resultat av certifieringsprocessen för fjärrstyrda luftfartyg. Detta utesluter inte att en fjärrstyrningsstation kan godkännas separat. C2 Link är en viktig del av fjärrstyrda luftfartygssystem och deras luftvärdighetsstatus och ingår därför som en komponent i typcertifikatet.

De ändringar som ursprungligen föreslogs i skrivelse AN 7/67.1.1–19/52 rör radiolänkar (C2 Link) och omfattar teknikneutrala standarder och rekommenderade metoder avseende förfaranden och system för C2 Link. C2 Link är specifikt avsedd för informationsutbyte mellan de två viktigaste fysiska komponenterna i fjärrstyrda luftfartygssystem: fjärrstyrningsstationen och det fjärrstyrda luftfartyget. C2 Link är därför den logiska kopplingen, om än i fysisk form, för utbytet av information mellan fjärrstyrningsstationen och det fjärrstyrda luftfartyget, så att fjärrpiloten på ett säkert sätt kan integrera det fjärrstyrda luftfartygssystemet i den globala operativa luftfartsmiljön, särskilt vad gäller kommunikation, navigering och övervakning. Dessa standarder och rekommenderade metoder utgör den första av två planerade paketleveranser från arbetet med C2 Link.

Icaos panel för fjärrstyrda luftfartygssystem arbetar för närvarande med det andra och mer detaljerade paketet med tekniskspecifika standarder och rekommenderade metoder, med planerad leverans 2022.

Till följd av Easas synpunkter på skrivelse AN 3/5.12–19/53 föreslog många EU-medlemsstater att det skriftliga samrådet, på grund av den specifika ansvarsfördelningen mellan operatören och konstruktören, borde förlängas till dess att ett utkast till underlag för ändringen av bilaga 6 finns tillgängligt, och att antagandet av bilaga 6 och bilaga 8 borde genomföras parallellt, särskilt när det gäller godkännande av fjärrstyrningsstationer och de avtalsslutande staternas ansvar i fråga om fjärrstyrningsstationernas fortsatta luftvärdighet. Detta förslag godtogs inte av Icao vilket, med hänsyn till behovet av att ta itu med konstruktions- och operatörsansvaret för fjärrstyrningsstationerna, riskerar att komplicera införlivandet av Icaos berörda standarder och rekommenderade metoder i unionslagstiftningen.

De planerade ändringarna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftning, närmare bestämt kommissionens förordning (EU) nr 748/2012¹, kommissionens förordning

¹ 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 utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

(EU) nr 1321/2014², kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011³, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012⁴ och potentiellt kommissionens förordning (EU) nr 452/2014⁵ samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373⁶. Icaos nya standarder och rekommenderade metoder kommer att behöva införas i den EU-övergripande lagstiftningen för att reglera konstruktion, typcertifiering och drift av fjärrstyrda luftfartygssystem som används över internationella gränser och över öppet hav.

3.2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

Unionen erkänner behovet av att upprätta ett harmoniserat regelverk på internationell nivå som möjliggör konstruktion, typcertifiering och drift av fjärrstyrda luftfartyg över internationella gränser och över det fria havet enligt instrumentflygreglerna. De ändringar som föreslås i de två Icao-skrivelserna stöder detta mål.

Den föreslagna ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar är därför att stödja de föreslagna ändringarna i deras helhet.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar de föreslagna ändringarna av Chicagokonventionen, ska vara att inte anmäla ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden, som svar på respektive skrivelser från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, dvs. den 28 november 2024, bör Icao underrättas om denna avvikelse.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *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 avtalet⁷.

² 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).

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

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

⁷ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt 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”⁸.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Icao-rådet är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen).

I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderade metoder, vilka är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. Dessa är akter med rättslig verkan. Anmälningar avseende ogillanden och avvikelser, och villkoren för dessa anmälningar, kan påverka vissa rättsliga verkningar av dessa akter. Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftning, närmare bestämt kommissionens förordning (EU) nr 748/2012⁹, kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014¹⁰, kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011¹¹, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012¹² och potentiellt kommissionens förordning (EU) nr 452/2014¹³, samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373¹⁴. Icaos nya standarder och rekommenderade metoder kommer att behöva införas i den EU-övergripande lagstiftningen för att reglera konstruktion, typcertifiering och drift av fjärrstyrda luftfartygssystem som används över internationella gränser och över öppet hav. Därför måste EU-lagstiftningen ändras i enlighet med detta.

Huvudsyftet med de föreslagna ändringarna är att upprätta en rättslig ram för konstruktion, typcertifiering och drift av fjärrstyrda luftfartyg som används över internationella gränser och över öppet hav enligt instrumentflygreglerna. I enlighet med artikel 3.2 i EUF-fördraget har unionen exklusiv extern befogenhet i denna fråga.

Den antagna akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

⁸ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

⁹ 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 utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

¹⁰ 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).

¹¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, 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 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).

¹⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

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 är främst beroende av syftet med och innehållet i den antagna akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den antagna akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen 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 beståndsdelen.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den antagna akten avser den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet 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 den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 222:a mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao) vad gäller det planerade antagandet av ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 och den nya volym VI till bilaga 10 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 (nedan kallad *Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Unionens medlemsstater är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sju medlemsstater är representerade i Icao-rådet.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och utforma dem som bilagor till Chicagokonventionen.
- (4) Icao-rådet ska vid sitt 222:a möte anta ändring 177 – av bilaga 1 *Personnel Licensing*, ändring 47 av bilaga 2 – *Rules of the Air*, ändring 108 av bilaga 8 – *Airworthiness of Aircraft*, ändring 90 av bilaga 10 – *Aeronautical Telecommunications*, volym V i Chicagokonventionen i fråga om system och förfaranden för radiolänkar (C2 Link) för fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), och en ny volym VI i bilaga 10.
- (5) Huvudsyftet med de föreslagna ändringarna är att upprätta en rättslig ram för konstruktion, typcertifiering och drift av fjärrstyrda luftfartyg som används över internationella gränser och över öppet hav enligt instrumentflygreglerna. Unionen är en stark förespråkare av Icaos insatser för att fastställa denna rättsliga ram.
- (6) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 volym V, och antagandet av en ny volym VI i bilaga 10 kommer att vara bindande för unionen och på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionslagstiftning, närmare bestämt kommissionens förordning (EU) nr 748/2012¹⁵, kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014¹⁶, kommissionens

¹⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter,

förordning (EU) nr 1178/2011¹⁷, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012¹⁸ och potentiellt kommissionens förordning (EU) nr 452/2014¹⁹, samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373²⁰.

- (7) Unionens ståndpunkt vid Icao-rådets 222:a möte eller eventuella efterföljande möten vad gäller antagandet av den planerade ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 volym V och antagandet av en ny volym VI i bilaga 10, i enlighet med vad som beskrivits i skrivelserna AN 7/67.1.1–19/52 och AN 3/5.12–19/53, bör vara att stödja dessa ändringar i deras helhet. Denna ståndpunkt bör uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.
- (8) När ändringarna till bilagorna 1, 2, 8 och 10 till Chicagokonventionen har antagits kommer de att vara bindande för alla Icao-medlemsstater, inbegripet alla medlemsstater i unionen, i enlighet med och inom de gränser som anges i Chicagokonventionen.
- (9) Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.
- (10) I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos fördragsslutande stater, 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.
- (11) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 volym V, och av en ny volym VI i bilaga 10, som ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom en skrivelse enligt Icaos förfarande, bör vara att inte registrera sitt ogillande och att anmäla överensstämmelse med dessa ändringar. Om unionslagstiftningen avviker från

delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

¹⁶ 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).

¹⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

²⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, dvs. den 28 november 2024, bör Icao underrättas om denna avvikelse. Denna ståndpunkt bör uttryckas av unionens samtliga medlemsstater.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid Icao-rådets 222:a möte, eller vid ett efterföljande möte, ska vara att stödja förslagen till ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10 volym V och antagandet av en ny volym VI i bilaga 10 till Chicagokonventionen.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar den föreslagna ändring 177 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 2, ändring 108 av bilaga 8, ändring 90 av bilaga 10, volym V och antagandet av en ny volym VI i bilaga 10 till Chicagokonventionen, ska vara att inte anmäla sitt ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden, som svar på respektive skrivelser från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, dvs. den 28 november 2024, bör Icao underrättas om denna avvikelse.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de av unionens medlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av samtliga av unionens medlemsstater.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*