



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 21 juni 2022
(OR. en)

10440/22

**Interinstitutionellt ärende:
2022/0203(NLE)**

**AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	20 juni 2022
till:	Rådets generalsekretariat
Komm. dok. nr:	COM(2022) 312 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar på Icao-rådets 226:e session vad gäller det planerade antagandet av ändring 48 av del I i bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 312 final.

Bilaga: COM(2022) 312 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar på Icao-rådets 226:e session vad gäller det planerade antagandet av ändring 48 av del I i bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) om de avvikelser som ska meddelas Icao när det gäller den ändring 48 av del I i bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart som ska antas av Icao-rådet på dess 226:e session.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

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

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Internationella civila luftfartsorganisationen är ett specialiserat fackorgan 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 inom Icao 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, 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 avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande.

Efter antagandet av en sådan åtgärd måste Icao-staterna anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin 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 egna 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 Internationella civila luftfartsorganisationen 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

På sin 226:e session väntas Icao-rådet anta ändring 48 av del I i bilaga 6 till Chicagokonventionen avseende utrustning för lokalisering av ett flygplan i nöd.

2.3.1. Standarder som omfattas av ändring 48 av del I i Icao-bilaga 6

Standard 6.18.1 i del I i Icao-bilaga 6 kräver att alla flygplan vars maximala certifierade startmassa överstiger 27 000 kg och för vilka det individuella luftvärdighetsbeviset är utfärdat först den 1 januari 2023 eller senare, självständigt ska överföra information från vilken operatören kan fastställa positionen minst en gång per minut när flygplanet befinner sig i nöd.

Syftet med standard 6.18.1, såsom anges i del I i Icao-bilaga 6, tillägg 9, är att fastställa platsen för en olycksplats inom en radie på 6 NM.

Standard 6.18.1 i del I i Icao-bilaga 6 har införlivats¹ i punkt CAT.GEN.MPA.210 i bilaga IV (Del-CAT) till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012² (*EU:s flygdriftsregler*), enligt vilken följande krävs:

”Följande flygplan ska vara utrustade med robusta och automatiska anordningar som gör det möjligt att noggrant fastställa, efter en olycka varigenom flygplanet skadats allvarligt, positionen för flygningens slutpunkt:

- (1) Alla flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg, med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än 19 passagerare, och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA)³ är utfärdat den 1 januari 2023 eller senare.
- (2) Alla flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 45 500 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) är utfärdat den 1 januari 2023 eller senare.”

2.3.2. Ändringar som införs genom utkastet till ändring 48 av del I i Icao-bilaga 6

Utkastet till ändring 48 av del I i Icao-bilaga 6 senarelägger tillämpningsdatumet för standard 6.18.1 till den 1 januari 2025 (i stället för den 1 januari 2023) och begränsar dess tillämplighet till flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis är utfärdat den 1 januari 2024 eller senare (i stället för till flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis är utfärdat den 1 januari 2023 eller senare). De viktigaste skälen till att föreslå dessa ändringar är

- betydande förseningar som drabbar alla berörda luftfartygstillverkare i hela världen när det gäller att utrusta flygplan med nödvändig utrustning,
- betydande förseningar i upprättandet av kommunikationsinfrastrukturen för att uppfylla standard 2.4 i tillägg 9⁴ och för att uppnå dess fulla operativa kapacitet, och
- otillräcklig tid för samordningscentrum för räddningstjänst och flygtrafikledningenheter för att förbereda och anpassa sina förfaranden.

¹ Medlemsstaterna rekommenderades att anmäla en avvikelse från Icao-standard 6.18.1, eftersom flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av högst 19 passagerare och med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) i intervallet 27 000–45 500 kg inte omfattas av punkt CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ CofA: Luftvärdighetsbevis.

⁴ Enligt standard 2.4 i tillägg 9 till del I i Icao-bilaga 6 ska de organisationer som måste ha tillgång till den överförda informationen åtminstone inbegripa flygtrafikledningenheter och samordningscentrum och enheter för räddningstjänst.

Anmärkning: de godtagbara sätten att uppfylla kraven enligt punkt CAT.GEN.MPA.210 innehåller villkor som är strängare i fråga om robusthet och noggrannhet än de som anges i del I i Icao-bilaga 6, 6.18 och tillägg 9. Luftfartygstillverkare strävar efter att utrusta sina flygplan med utrustning som uppfyller både Icao-standard 6.18.1 och punkt CAT.GEN.MPA.210, så att dessa flygplan kan brukas i EU och globalt utan ändringar eller begränsningar. Detta har i sin tur avsevärt ökat det arbete som krävs för att utforma och certifiera utrustningen.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

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

Utkastet till ändring 48 av Icao-bilaga 6 senarelägger tillämpningsdatumet för standard 6.18.1 i del I i Icao-bilaga 6 med två år:

”6.18.1. Från och med den 1 januari 2025 ska alla flygplan vars maximala certifierade startmassa överstiger 27 000 kg och för vilka det individuella luftvärdighetsbeviset är utfärdat först den 1 januari 2024 eller senare, självständigt överföra information från vilken operatören kan fastställa positionen minst en gång per minut när flygplanet befinner sig i nöd, i enlighet med tillägg 9.”

3.2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

Alla luftfartygstillverkare drabbas av betydande förseningar i processen för att uppfylla standard 6.18.1 i del I i Icao-bilaga 6 och punkt CAT.GEN.MPA.210 i EU:s flygdriftsregler. Att behålla det nuvarande tillämpningsdatumet kommer förmodligen att leda till en situation där många EU-baserade luftfartygsoperatörer kommer att behöva begära tillfälliga undantag för flygplan som levereras 2023 och utföra mycket dyra ombyggnader av utrustning. Sådana tillfälliga undantag kan behöva förlängas till 2024 för att ge tillräckligt med tid för att alla berörda flygplan ska kunna utrustas i efterhand. Dessutom kommer kanske kommunikationsinfrastrukturen inte att uppnå full operativ kapacitet före 2024, och flygtrafikledningens enheterna och samordningscentrumen för räddningstjänst kommer kanske inte heller att uppnå full beredskap före 2024. EU-baserade luftfartygsoperatörer har inte stor förmåga att påskynda genomförandet av Icao-standard 6.18.1 och punkt CAT.GEN.MPA.210.

Den föreslagna ändringen av tillämpningsdatumet för standard 6.18.1 i del I i Icao-bilaga 6 har begränsad inverkan på flygsäkerheten, eftersom denna Icao-standard endast är en av de åtgärder som Icao vidtagit för att underlätta lokaliseringen av luftfartyg i nöd. De flesta flygplan som omfattas av standard 6.18.1 ska också kunna spåras av operatören när de flyger över havsområden enligt standard 3.5.3 i del I i Icao-bilaga 6 (införlivad i punkt CAT.GEN.MPA.205 i EU:s flygdriftsregler) och vara utrustade med två nödradiosändare enligt standard 6.17.3 i del I i Icao-bilaga 6 (införlivad i punkt CAT.IDE.A.280 i EU:s flygdriftsregler).

Unionen bör därför stödja förslaget om att senarelägga tillämpningsdatumet för standard 6.18.1 i del I i Icao-bilaga 6.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (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 avtalet⁵.

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”⁶.

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 av avvikelser, och villkoren för dessa anmälningar, kan påverka vissa rättsliga verkningar av dessa akter. Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar ingår därför i tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Den planerade akten kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen, nämligen punkt CAT.GEN.MPA.210 i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

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 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

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den akt som antas 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.

⁵ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland mot rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁶ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland mot rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar på Icao-rådets 226:e session vad gäller det planerade antagandet av ändring 48 av del I i bilaga 6 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 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 avtalsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sju medlemsstater är för närvarande representerade i Icao-rådet.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och beteckna dem som bilagor till Chicagokonventionen.
- (4) 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 avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande.
- (5) 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.
- (6) Icao-rådet ska på sin 226:e session anta ändring 48 av del I i bilaga 6 till Chicagokonventionen.
- (7) Huvudsyftet med ändring 48 av del I i bilaga 6 väntas bli att senarelägga tillämpningsdatumet för dess standard 6.18.1 till den 1 januari 2025.
- (8) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar på Icao-rådets 226:e session med avseende på den planerade ändringen 48 av del I i bilaga 6. Denna ståndpunkt bör vara att stödja denna ändring och uttryckas av de

unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet, vilka agerar samfällt på unionens vägnar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar på Icao-rådets 226:e session, eller på en senare session, ska vara att stödja förslaget till ändring 48 av del I i bilaga 6 till konventionen angående internationell civil luftfart i dess helhet.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*