

Bruxelles, den 6. oktober 2025
(OR. en)

13468/25

Interinstitutionel sag:
2025/0314 (NLE)

AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	6. oktober 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om ændring af afgørelse (EU) 2023/746 for så vidt angår udvidelsen af dens anvendelsesområde og -periode samt den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2025) 622 final.

Bilag: COM(2025) 622 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om ændring af afgørelse (EU) 2023/746 for så vidt angår udvidelsen af dens anvendelsesområde og -periode samt den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en ændring af Rådets afgørelse (EU) 2023/746¹ i henhold til artikel 7, stk. 3, for så vidt angår:

- forlængelse af anvendelsen af denne afgørelse indtil den 31. december 2028
- ændring af listen over omfattede bilag til konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") ved tilføjelse af bilag 13 – *Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser (Aircraft Accident and Incident Investigation)*
- ændring af anvendelsesområdet ved tilføjelse af underretning om afvigelser fra anbefalet praksis på de områder, der er omfattet af bilagene til Chicagokonventionen i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 og i lyset af ICAO-Forsamlingens resolution A39-22 inden for rammerne af Rådets afgørelse, som svar på ICAO's skrivelser, hvori dens kontraherende stater opfordres til at meddele eventuelle afvigelser fra de vedtagne standarder og den anbefalede praksis ("SARPs")
- ændring af anvendelsesområdet, så det omfatter fastlæggelse af holdninger, der skal indtages, når ICAO-Rådet godkender nye procedurer for luftfartstjenester (PANS) eller ændringer heraf, som sandsynligvis vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten
- ændring af anvendelsesområdet, så det omfatter fastlæggelse af de holdninger, der skal indtages i forbindelse med ICAO-Rådets godkendelse af ændringer af eller nye udgaver af de tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (ICAO Doc 9284), der er omhandlet i bilag 18 – *Sikker lufttransport af farligt gods (Safe Transport of Dangerous Goods by Air)* – til Chicagokonventionen.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Chicagokonventionen

Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO") blev oprettet ved konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen" eller "konventionen"), som blev undertegnet i 1944 og trådte i kraft den 4. april 1947. Alle medlemsstater i Den Europæiske Union ("EU-medlemsstaterne") er kontraherende parter i nævnte konvention og er således medlemmer af ICAO. Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer og har indgået et samarbejdsmemorandum med ICAO, der fastlægger en ramme for styrket samarbejde inden

¹ Rådets afgørelse (EU) 2023/746 af 28. marts 2023 om fastsættelse af kriterierne og proceduren for fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, til vedtagelsen eller ændringerne af internationale standarder og international anbefalet praksis og til underretningen om afvigelser med hensyn til vedtagne internationale standarder (EUT L 99 af 12.4.2023, s. 7).

for flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, lufttrafikstyring, miljøbeskyttelse og kapacitetsopbygning, teknisk bistand og gennemførelsesstøtte².

Chicagokonventionen indeholder 96 artikler, der fastlægger reglerne og principperne for ICAO's virkemåde. Den underbygges af 19 bilag med standarder og anbefalet praksis, som ændres regelmæssigt.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

ICAO vedtager internationale standarder for den civile luftfart, navnlig på områderne flyvesikkerhed, luftnavigation og lufttrafikstyring, miljø, luftfartssikkerhed, økonomisk udvikling af lufttransportsektoren samt passagerers rettigheder og facilitering. Disse emner er omfattet af de bestemmelser, der er vedtaget på grundlag af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), og falder inden for et retsområde, der i vid udstrækning er reguleret af EU-regler. Unionen bestræber sig på at sikre overensstemmelse med de internationale standarder inden for civil luftfart.

2.3. ICAO-Rådets påtænkte retsakter, der har retsvirkninger i Unionen

ICAO-Rådet udstikker som det ene af ICAO's to styrende organer løbende retningslinjer for ICAO's arbejde. Det træder sammen flere gange om året.

Ifølge Chicagokonventionens artikel 54, litra l), vedtager ICAO-Rådet internationale standarder og international anbefalet praksis, optager disse som bilag til Chicagokonventionen og underretter samtlige kontraherende stater om de foretagne skridt. ICAO-Rådet behandler endvidere Luftfartskommissionens forslag om ændring af bilagene i henhold til artikel 54, litra m), i Chicagokonventionen. I henhold til Chicagokonventionens artikel 90 kræver ICAO-Rådets vedtagelse af bilag eller ændring af et bilag, at to tredjedele af ICAO-Rådet stemmer for.

Ifølge Chicagokonventionens artikel 37 skal ICAO desuden vedtage internationale standarder og international anbefalet praksis og internationale anbefalede procedurer og ændringer heraf, når det er nødvendigt, vedrørende f.eks. kommunikationssystemer og hjælpemidler til luftnavigation, regler for lufttrafik og flyvekontrolpraksis samt andre forhold, der vedrører luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet, i det omfang det fra tid til anden anses for hensigtsmæssigt.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDtages PÅ UNIONENS VEGNE

Det foreslås, at den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på ICAO-Rådets samlinger i forbindelse med vedtagelse af nye standarder og ny anbefalet praksis, godkendelse af procedurer for luftfartstjenester og tekniske instruktioner eller ændringer heraf, fastlægges efter en tottrinstilgang. For det første fastsætter Rådets afgørelse (EU) 2023/746, som ændret, kriterierne og proceduren for fastlæggelse af Unionens holdning i Rådet. Dernæst forelægger Kommissionen Rådet en detaljeret holdning med henblik på hver samling i ICAO-Rådet i form af et skriftligt dokument med henblik på drøftelse og godkendelse. Kommissionen fremsætter forslag til den detaljerede holdning i det skriftlige dokument på grundlag af de vejledende principper og retningslinjer, der er fastsat i bilaget til den ændrede afgørelse.

² Rådets afgørelse (EU) 2011/530 af 31. marts 2011 om undertegnelse på Unionens vegne og midlertidig anvendelse af et samarbejdsmemorandum mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde (EUT L 232 af 9.9.2011, s. 1).

Rådets afgørelse (EU) 2023/746 udløber den 31. december 2025. Derfor forelægger Kommissionen i henhold til artikel 7, stk. 3, Rådet et forslag om forlængelse af anvendelsen heraf, idet den foreslår at ændre den af hensyn til kontinuiteten og for at sikre, at de relevante spørgsmål i henhold til Chicagokonventionen behandles på en sammenhængende måde på EU-plan.

ICAO's interne regler tillader navnlig, at dokumenter forelægges mellem ti dage og 24 timer før ICAO-Rådets samling (alt efter dokumenternes art). Først på dette tidspunkt foreligger alle dokumenter, således at Kommissionen kan analysere dem med henblik på at forberede Unionens holdning til de emner, der ligger inden for Unionens kompetence, og som skal drøftes og vedtages i ICAO-Rådet. Det korte tidsrum, fra dokumenterne foreligger, til ICAO-Rådets samling indledes, kan bringe den rettidige forberedelse og vedtagelse af Unionens holdning, der skal fastlægges ved en rådsafgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, i fare.

For at sikre, at Unionen har større fleksibilitet med hensyn til dens bidrag til ICAO's vedtagelsesprocedure, bør den anvendte totrinsprocedure finde anvendelse både på underretningen om manglende indforståelse i henhold til artikel 90 og på underretningen om afvigelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38. Med den foreslåede ændring udvides Rådets afgørelse til at omfatte underretning om afvigelser fra anbefalet praksis inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation.

Underretning om afvigelser fra anbefalet praksis inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation

Alle ICAO's kontraherende stater, herunder EU-medlemsstaterne, har vedtaget forsamlings resolution A39-22 vedrørende luftfartssikkerhed og luftnavigation. ICAO-Forsamlingen har besluttet, at ICAO-Rådet bør opfordre medlemsstaterne til at underrette ICAO om eventuelle forskelle, der måtte eksistere mellem deres nationale forskrifter og praksis og de bestemmelser, der er fastsat i SARPs. Dette er nærmere beskrevet i ICAO's håndbog om meddelelse af afvigelser (ICAO Doc 10055).

ICAO mener, at underretning om afvigelser i forhold til anbefalet praksis er vigtig, fordi viden om afvigelser fra anbefalet praksis også kan være vigtig for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet, og har indtrængende opfordret staterne til at underrette om afvigelser fra anbefalet praksis i henhold til Chicagokonventionens artikel 38³. Det skal bemærkes, at det i forbindelse med den audit af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, der blev gennemført i februar og marts 2025 i henhold til ICAO's program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn (USOAP), blev konstateret, at manglende underretning om afvigelser fra anbefalet praksis inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation udgjorde en tilsidesættelse af de internationale standarder og den internationale anbefalede praksis og af de forpligtelser, der følger af konventionen angående international civil luftfart.

Det foreslås derfor at ændre Rådets afgørelse (EU) 2023/746, således at den også omfatter fastlæggelse af Unionens holdning for så vidt angår underretning om afvigelser fra den anbefalede praksis. Ifølge ICAO opstår behovet for en sådan underretning navnlig i følgende tilfælde:

³ Doc 10055 – Manual on Notification and Publication of Differences, side (v) og afsnit 1.3.

- (a) i forbindelse med svar på ICAO's skrivelse med anmodning om underretning om afvigelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 og i lyset af forsamlingens resolution A39-22
- (b) som følge af ændringer af EU-retten.

Bilag 13 – Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser

For at sikre en overordnet og konsekvent tilgang til de spørgsmål, der behandles og er genstand for afstemning i ICAO-Rådet inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation, foreslås det i ændringsforslaget at medtage bilag 13 – *Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser* i anvendelsesområdet for Rådets afgørelse. Bilag 13 henhører under Unionens kompetence, da det regulerer aspekter, der falder inden for anvendelsesområdet for flere EU-retsakter. Det er hensigtsmæssigt at udvide anvendelsesområdet for Rådets afgørelse (EU) 2023/746 til at omfatte alle Chicagokonventionens bilag inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation, der er indeholdt i Unionens regler for civil luftfartssikkerhed, dvs. ikke kun i forordning (EU) 2018/1139⁴, men også i andre forordninger om luftfartssikkerhed såsom forordning (EU) nr. 376/2014⁵ om indberetning af hændelser, forordning (EU) nr. 996/2010⁶ om undersøgelse af havarier og forordning (EF) nr. 2111/2005⁷ om EU's sortliste over luftfartsselskaber med flyveforbud.

Procedurer for luftfartstjenester (PANS)

Desuden henvises der i EU-lovgivningen i nogle tilfælde direkte til procedurer for luftfartstjenester (PANS). Ændringer af PANS kan derfor i nogle tilfælde få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen. ICAO-Rådet godkender på forslag fra ICAO's Luftfartskommission nye PANS eller ændringer heraf i henhold til ICAO-konventionens artikel 37. I tilfælde, hvor PANS sandsynligvis vil få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten, fastlægges en EU-holdning ved en procedure, der er fastlagt i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2023/746. Der foreslås derfor en ændring i denne henseende.

Tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT L 344 af 27.12.2005).

Tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (ICAO Doc 9284) i henhold til bilag 18 – *Sikker lufttransport af farligt gods* – er genstand for en direkte henvisning i bilag IV, punkt CAT.GEN.MPA.200 "Transport af farligt gods" i forordning 965/2012⁸. En ændring af ICAO's tekniske instruktioner vil derfor sandsynligvis få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen om transport af farligt gods. I sådanne tilfælde fastlægges en EU-holdning ved en procedure, der er fastlagt i Rådets afgørelse (EU) 2023/746. Derfor foreslås en passende ændring i denne forbindelse.

Rådet har som krævet i artikel 7, stk. 2, fået forelagt en rapport om anvendelsen af Rådets afgørelse (EU) 2023/746, navnlig om dens effektivitet og anvendelseshyppighed⁹. Rapporten indeholder en evidensbaseret vurdering med henblik på yderligere at forbedre Unionens procedurer for fastlæggelse af Unionens holdning forud for medlemsstaternes drøftelser i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart. Denne analyse afspejles i forslaget.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i 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".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i den pågældende aftale¹⁰.

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*"¹¹.

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig Chicagokonventionen.

De retsakter, som ICAO skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. Dette skyldes, at de standarder og de typer anbefalet praksis (SARPs), som ICAO har vedtaget, er bindende i henhold til Chicagokonventionen, medmindre flertallet af de kontraherende stater meddeler ICAO-Rådet, at de ikke er indforstået hermed (artikel 90 i Chicagokonventionen). Yderligere SARPs indarbejdes så vidt muligt i EU-retten, og ændringer heraf vil derfor kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen på området civil luftfart.

Endvidere godkender ICAO-Rådet på forslag fra ICAO's Luftfartskommission nye PANS eller ændringer heraf i henhold til artikel 37 i ICAO-konventionen. I nogle tilfælde vil ændringer af PANS sandsynligvis få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen.

⁸ 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).

⁹ Rapport fra Kommissionen om anvendelsen af Rådets afgørelse (EU) 2023/746, WK 9372 2025

¹⁰ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

¹¹ Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

Dette skyldes, at der i EU-lovgivningen, nemlig i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373¹² henvises direkte til PANS.

ICAO-Rådets godkendelse af de tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (ICAO Doc 9284) i henhold til bilag 18 – *Sikker lufttransport af farligt gods* – i overensstemmelse med artikel 37 i Chicagokonventionen vil sandsynligvis få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen om transport af farligt gods. Dette skyldes, at der henvises direkte til disse tekniske instruktioner i bilag IV, afsnit CAT.GEN.MPA.200 "Transport af farligt gods" i forordning (EU) nr. 965/2012¹³.

De påtænkte retsakter 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 hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller 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 et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

De påtænkte retsakter har en række formål og består af en række elementer inden for 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.

¹² 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 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017).

¹³ 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).

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om ændring af afgørelse (EU) 2023/746 for så vidt angår udvidelsen af dens anvendelsesområde og -periode samt den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for 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. Seks medlemsstater er i øjeblikket repræsenteret i ICAO-Rådet.
- (3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 37 skal ICAO vedtage internationale standarder og international anbefalet praksis samt procedurer og ændringer heraf, der f.eks. vedrører kommunikationssystemer og luftnavigationshjælpemidler, regler for lufttrafik og lufttrafikkontrol samt andre forhold vedrørende luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet, som fra tid til anden måtte anses for hensigtsmæssige.
- (4) I henhold til Chicagokonventionens artikel 38 skal enhver kontraherende stat i ICAO, der finder det umuligt i praksis at overholde en standard eller at bringe sine egne forskrifter eller sin egen praksis i fuld overensstemmelse med en standard, efter at denne er blevet ændret, eller som anser det for nødvendigt at vedtage forskrifter eller praksis, der i en bestemt henseende afviger fra dem, der er fastsat i en standard, straks give ICAO underretning om afvigelserne mellem sine egne forskrifter eller praksis og dem, der er fastsat i standarden. Enhver stat, der ikke foretager de fornødne ændringer af sine egne forskrifter eller sin egen praksis, skal underrette ICAO-Rådet herom inden for 60 dage efter vedtagelsen af ændringen af standarden, eller meddele, hvilke skridt den agter at tage.
- (5) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 skal ICAO-Rådet vedtage internationale standarder og international anbefalet praksis ("SARPs") og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.
- (6) De retsakter, som ICAO skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger.
- (7) Det er derfor nødvendigt at fastlægge kriterierne og procedurerne for fastlæggelsen af de holdninger, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet indtil den 31. december 2028.

- (8) Det følger af anvendelsen af ICAO-Rådets forretningsorden (Doc 7559), at dokumenter, der skal vedtages af ICAO-Rådet, skal gøres tilgængelige kort før hver af dets samlinger. Det er først på det tidspunkt, hvor alle indlæg stilles til rådighed af ICAO-Rådet, at Kommissionen kan foretage en grundig analyse af dokumenterne med henblik på at forberede Unionens holdning på det område, hvor Unionen har kompetence, til drøftelse og godkendelse i Rådet inden en samling i ICAO-Rådet. Dette fører til en situation, hvor den rettidige udarbejdelse og vedtagelse af en rådsafgørelse som krævet i henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), kan blive bragt i fare.
- (9) I denne henseende resulterede den procedure, der er fastsat i afgørelse (EU) 2023/746¹⁴, i en mere effektiv fremgangsmåde og gav mulighed for at bruge mere tid på substansen. Anvendelsesperioden for nævnte afgørelse bør derfor forlænges med endnu en treårig ICAO-cyklus, nemlig indtil den 31. december 2028.
- (10) Erfaringerne med anvendelsen af afgørelse (EU) 2023/746 har afsløret visse uoverensstemmelser og mangler med hensyn til godkendelsen af nye procedurer for luftfartstjenester (PANS), som i flere tilfælde direkte skyldes ændringer af visse standarder og anbefalet praksis, der falder ind under afgørelsens anvendelsesområde; manglende medtagelse af underretning om afvigelser fra anbefalet praksis eller indsnævring af anvendelsesområdet som følge af manglende medtagelse af bilag 13 – *Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser* – til Chicagokonventionen, der er ændret som følge af en ændring af bilag 6, der er omfattet af afgørelsen. For at sikre en overordnet og konsekvent tilgang til Unionens beslutningsprocedure forud for ICAO-Rådets drøftelser eller ved underretning af ICAO om afvigelser, bør afgørelse (EU) 2023/746 ændres.
- (11) Den procedure, der er fastsat ved afgørelse (EU) 2023/746, bør udvides til at omfatte ændringer af bilag 13 – *Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser* – til Chicagokonventionen med forbehold for visse garantier. Anvendelsesområdet for afgørelse (EU) 2023/746 bør udvides til at omfatte alle Chicagokonventionens bilag inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation. Dette vedrører navnlig Chicagokonventionens bilag, som afspejles i Unionens regler om civil luftfartssikkerhed, og ikke alene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139¹⁵, men også i andre forordninger om luftfartssikkerhed såsom Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014¹⁶, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010¹⁷ og forordning (EF) nr. 2111/2005.

¹⁴ Rådets afgørelse (EU) 2023/746 af 28. marts 2023 om fastsættelse af kriterierne og proceduren for fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, til vedtagelsen eller ændringerne af internationale standarder og international anbefalet praksis og til underretningen om afvigelser med hensyn til vedtagne internationale standarder (EUT L 99 af 12.4.2023, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets

- (12) Den procedure, der er fastlagt ved afgørelse (EU) 2023/746, bør udvides til at omfatte nye procedurer for luftfartstjenester (PANS), der sandsynligvis vil få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten på grund af de udtrykkelige henvisninger dertil i EU-lovgivningen, for at sikre en ensartet tilgang til regler, der vedrører luftnavigation.
- (13) Den procedure, der er fastsat ved afgørelse (EU) 2023/746, bør også udvides til at omfatte de tilfælde, hvor ICAO-Rådet opfordres til at godkende nye udgaver af tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (ICAO Doc 9284) i henhold til bilag 18 – *Sikker lufttransport af farligt gods* – til Chicagokonventionen. Der henvises direkte til disse tekniske instruktioner i punkt CAT.GEN.MPA.200 "Transport af farligt gods" i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012¹⁸. På grund af nævnte direkte henvisning kan enhver ændring af disse tekniske instruktioner få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen.
- (14) ICAO anser underretning om afvigelser af anbefalet praksis for vigtig, fordi kendskab til afvigelser fra anbefalet praksis også kan være vigtig for luftfartens sikkerhed, regelmæssighed og effektivitet. Denne betragtning styrkes og understøttes yderligere af ICAO-Forsamlingens resolution A39-22 vedrørende luftfartssikkerhed og luftnavigation, som er nærmere beskrevet i ICAO's håndbog om underretning af afvigelser (ICAO Doc 10055), hvorved alle ICAO's kontraherende stater har erklæret, at de ville handle i overensstemmelse hermed.
- (15) I forbindelse med den audit af EASA, der blev gennemført i februar og marts 2025 i henhold til ICAO's program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn (USOAP), blev det konstateret, at manglende underretning om afvigelser vedrørende anbefalet praksis inden for luftfartssikkerhed og luftnavigation udgjorde en tilsidesættelse af USOAP-kravene.
- (16) Derfor bør Unionens holdning for så vidt angår underretning om afvigelser vedrørende anbefalet praksis udtrykkeligt medtages i Rådets henstilling for at muliggøre en mere strømlinet, konsekvent og effektiv EU-vedtagelsesprocedure og støtte medlemsstaterne i deres overholdelse af ICAO-Forsamlingens resolution A39-22 vedrørende luftfartssikkerhed og luftnavigation.
- (17) Der bør i fællesskab tilstræbes større fleksibilitet med hensyn til ændringer af bilagene til Chicagokonventionen, nye PANS og nye udgaver af tekniske instruktioner, der henhører under Unionens kompetence, og som sandsynligvis vil få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten og dermed kræver formulering af en EU-holdning, især når dagsordenen for en samling i ICAO-Rådet kan ændres, kort før den finder sted.
- (18) Formålet med dette forslag er yderligere at forbedre Unionens procedurer for medlemsstaternes beslutningstagning i ICAO. De foreslåede ændringer har til formål at nå disse mål.

direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

(19) Med henblik på gennemførelsen af denne afgørelse bør medlemsstaterne og Kommissionen i overensstemmelse med Unionens observatørstatus handle i tæt samarbejde i overensstemmelse med deres pligt til loyalt samarbejde.

(20) Afgørelse (EU) 2023/746 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

I afgørelse (EU) 2023/746 foretages følgende ændringer:

(1) Titlen affattes således:

"Rådets afgørelse (EU) 2023/746 af 28. marts 2023 om fastsættelse af kriterierne og proceduren for fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart til vedtagelsen af internationale standarder og international anbefalet praksis eller ændringer heraf, godkendelsen af nye tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods eller procedurer for luftfartstjenester samt underretningen om afvigelser med hensyn til vedtagne internationale standarder og international anbefalet praksis".

(2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Den holdning, der på Unionens vegne skal indtages i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO-Rådet"), når dette organ skal vedtage nye internationale standarder og international anbefalet praksis ("SARPs") eller ændringer af SARPs på områderne civil luftfartssikkerhed, luftnavigation og lufttrafikstyring vedrørende bilag 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 og 19 til konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), eller godkende nye udgaver af tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods ("tekniske instruktioner") eller procedurer for luftfartstjenester ("PANS"), for så vidt sådanne SARPs, tekniske instruktioner eller PANS har retsvirkninger som omhandlet i artikel 218, stk. 9, i TEUF, fastlægges i overensstemmelse med kriterierne og proceduren i denne afgørelses artikel 2."

(3) Artikel 2, stk. 1, første punktum, og artikel 2, stk. 1, litra a) affattes således:

"1. Når ICAO-Rådet skal vedtage nye SARPs eller ændringer af SARPs eller godkende nye PANS eller nye udgaver af tekniske instruktioner, jf. artikel 1, forelægger Kommissionen:

(a) i god tid og mindst én måned før datoen for det møde i ICAO-Rådet, hvor nye SARPs eller ændringer af SARPs skal vedtages, eller hvor nye PANS eller nye udgaver af tekniske instruktioner skal godkendes, Rådet et dokument med henblik på drøftelse og godkendelse med angivelse af de nærmere enkeltheder om udkastet til den holdning, der skal indtages på Unionens vegne; under særlige omstændigheder kan denne tidsplan afkortes, hvis det er nødvendigt hurtigt at vedtage nye SARPs eller en ændring eller en midlertidig udsættelse af ikrafttrædelsen af SARPs eller en ændring, eller hvis det er nødvendigt hurtigt at godkende nye PANS eller en ny udgave af tekniske instruktioner, hvor teksten til det relevante udkast til SARPs eller ændringer eller udkast til PANS eller udkast til en ny udgave af tekniske instruktioner foreligger mindre end én måned før datoen for det møde i ICAO-Rådet, hvor nævnte SARPs eller

ændringer skal vedtages, eller nævnte PANS eller tekniske instruktioner skal godkendes, bestræber Kommissionen sig på at forelægge Rådet dokumentet uden unødigt ophold og under alle omstændigheder senest fem dage efter modtagelsen af udkastet til nye SARPs eller til ændringer eller udkastet til PANS eller tekniske instruktioner fra Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO").

- (4) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO for så vidt angår underretning om afvigelser fra nye internationale standarder og international anbefalet praksis i bilag 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 og 19 til Chicagokonventionen eller ændringer heraf, i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 og i lyset af ICAO-Forsamlingens resolution A39-22, fastlægges i overensstemmelse med kriterierne og proceduren i denne afgørelses artikel 4 og 5."

- (5) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Hvis EU-retten afviger fra de internationale standarder eller den internationale anbefalede praksis, der er omhandlet i denne afgørelses artikel 3, og underretning af ICAO om disse afvigelser derfor er påkrævet i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 og i lyset af ICAO-Forsamlingens resolution A39-22, forelægger Kommissionen med henblik på drøftelse og godkendelse i god tid og mindst to måneder før en af ICAO fastsat frist for underretningen om afvigelser Rådet et dokument, der navnlig bygger på de oplysninger, som EASA har forelagt i henhold til artikel 90, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139, hvis det er relevant, med angivelse af de nærmere enkeltheder vedrørende de afvigelser, som ICAO skal gives underretning om, og i givet fald med angivelse af, hvilken fleksibilitet medlemsstaterne kan gøre brug af med hensyn til underretningens form.

Den holdning, der skal indtages i henhold til nærværende artikel, tilkendes af alle medlemsstaterne, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse."

- (6) Artikel 7, stk. 1, affattes således:

"1. Denne afgørelse finder anvendelse indtil den 31. december 2028."

- (7) Bilaget erstattes af teksten i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1 og 3, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*