

**Bryssel den 6 oktober 2025
(OR. en)**

13468/25

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0314 (NLE)**

**AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	6 oktober 2025
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om ändring av beslut (EU) 2023/746 vad gäller utvidgning av dess tillämpningsområde och förlängning av dess tillämpningsperiod samt den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 622 final.

Bilaga: COM(2025) 622 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ändring av beslut (EU) 2023/746 vad gäller utvidgning av dess tillämpningsområde och förlängning av dess tillämpningsperiod samt den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser en ändring av rådets beslut (EU) 2023/746¹ i enlighet med artikel 7.3 i det beslutet, vad gäller följande:

- Förlängning av dess tillämpning till och med den 31 december 2028.
- Ändring av förteckningen över berörda bilagor till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) genom tillägg av bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation*.
- Ändring av tillämpningsområdet genom tillägg av anmälan av avvikelser som rör rekommenderade metoder på de områden som omfattas av bilagorna till Chicagokonventionen i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen och mot bakgrund av Icaos generalförsamlings resolution A39-22 inom ramen för rådets beslut, som svar på de skrivelser som Icao skickat med en uppmaning till sina fördragsslutande stater att anmäla eventuella avvikelser från de antagna standarderna och rekommenderade metoderna (SARP).
- Ändring av tillämpningsområdet så att det omfattar fastställandet av de ståndpunkter som ska intas när Icao-rådet godkänner nya förfaranden för flygtrafiktjänster (PANS, Procedures for Air Navigation Services) eller ändringar av dessa, vilka sannolikt kommer att påverka innehållet i unionsrätten på ett avgörande sätt.
- Ändring av tillämpningsområdet så att det omfattar fastställandet av de ståndpunkter som ska intas i samband med Icao-rådets godkännande av ändringar av eller nya utgåvor av Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Icao-dokument 9284) som avses i bilaga 18 – *Safe Transport of Dangerous Goods by Air* till Chicagokonventionen.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1 Chicagokonventionen

Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*) inrättades genom konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen* eller *konventionen*) som undertecknades i Chicago 1944 och trädde i kraft den 4 april 1947. Samtliga medlemsstater i Europeiska unionen (*EU-medlemsstaterna*) är fördragsslutande parter i konventionen och därmed medlemmar i Icao. Unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ och har ingått ett samarbetsmemorandum med Icao som utgör en ram för utökat samarbete på områdena flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänster, miljöskydd och kapacitetsuppbyggnad, tekniskt bistånd och genomförandestöd².

¹ Rådets beslut (EU) 2023/746 av den 28 mars 2023 om fastställande av kriterierna och förfarandet för fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller antagandet av, eller ändringar av, internationella standarder och rekommenderade metoder, och anmälan av avvikelser från antagna internationella standarder (EUT L 99, 12.4.2023, s. 7).

² Rådets beslut (EU) 2011/530 av den 31 mars 2011 om undertecknande, på Europeiska unionens vägnar, och provisorisk tillämpning av ett samarbetsmemorandum mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för utökat samarbete (EUT L 232, 9.9.2011, s. 1).

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

2.2 Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao antar internationella standarder för civil luftfart, särskilt i fråga om flygsäkerhet, flygnavigation, flygledningstjänst, miljö, luftfartsskydd, luftfartens ekonomiska utveckling, passagerares rättigheter och förenklade luftfartsrutiner. Dessa områden omfattas av de bestämmelser som antagits på grundval av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) och tillhör ett rättsligt område som till stor del omfattas av unionsregler. Unionens mål är att säkerställa överensstämmelse med internationella standarder inom området civil luftfart.

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

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

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

Enligt artikel 37 i Chicagokonventionen ska Icao dessutom vid behov anta och vid behov ändra internationella standarder och rekommenderade metoder och förfaranden som rör t.ex. kommunikationssystem och flygnavigeringshjälpmedel samt regler för flyg- och flygkontrolltjänstpraxis och sådana andra frågor som rör flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet och som kan visa sig vara lämpliga.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Det föreslås att den standpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets möten när det gäller antagandet av nya standarder och rekommenderade metoder, godkännande av procedurer för flygtrafiktjänster och tekniska instruktioner eller ändringar av dessa fastställs i enlighet med en tvåstegsmetod. För det första fastställs i rådets beslut (EU) 2023/746, i dess ändrade lydelse, kriterierna och förfarandet för fastställande av unionens standpunkt i rådet. I ett andra steg kommer kommissionen för varje sammanträde i Icao-rådet att i form av en skriftlig handling överlämna en detaljerad standpunkt till rådet för diskussion och godkännande. Kommissionen kommer att lägga fram den detaljerade standpunkten i den skriftliga handlingen på grundval av de vägledande principer och riktlinjer som anges i bilagan till det ändrade beslutet.

Rådets beslut (EU) 2023/746 upphör att gälla den 31 december 2025. I enlighet med artikel 7.3 lägger kommissionen därför fram ett förslag för rådet om en förlängning av beslutets tillämpning och föreslår att det ändras för att säkerställa kontinuitet och säkerställa att relevanta frågor inom ramen för Chicagokonventionen behandlas konsekvent på unionsnivå.

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

För att unionen ska kunna bidra till att Icaos antagningsprocess blir flexiblare bör den föreslagna tvåstegsprocessen tillämpas på samma sätt i fråga om anmälan av ogillande i enlighet med artikel 90 och i fråga om anmälan av avvikelser i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen. Genom den föreslagna ändringen ska rådets beslut utvidgas till att omfatta anmälan av avvikelser från rekommenderade metoder inom flygsäkerhet och flygnavigation.

Anmälan av avvikelser från rekommenderade metoder inom flygsäkerhet och flygnavigation

Alla Icaos fördragsslutande stater, inklusive EU:s medlemsstater, antog församlingens resolution A39-22 på området flygsäkerhet och flygnavigation. Icao-församlingen har beslutat att rådet bör uppmana medlemsstaterna att underrätta Icao om eventuella avvikelser mellan sina nationella bestämmelser och metoderna och bestämmelserna i SARP. Detta beskrivs närmare i Icaos handbok om anmälan av avvikelser (Icao, Doc 10055).

Icao anser att anmälan av avvikelser i förhållande till rekommenderade metoder är viktig eftersom kunskap om avvikelser från rekommenderade metoder också kan påverka flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet. Icao har därför uppmanat staterna att anmäla avvikelser från rekommenderade metoder i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen³. Det ska noteras att inom ramen för den granskning av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, som utfördes i februari och mars 2025 inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP), konstaterades det att bristande anmälan av avvikelser som rör rekommenderade metoder på området flygsäkerhet och flygnavigation innebär att man inte uppfyllde de internationella standarder och rekommenderade metoder och skyldigheter som följer av Chicago-konventionen.

Det föreslås därför att rådets beslut (EU) 2023/746 ändras för att fastställa unionens ståndpunkt även vad gäller anmälan av avvikelser från rekommenderade metoder. Enligt Icao är behovet av en sådan anmälan störst i följande fall:

- (a) Som svar på Icaos skrivelse med begäran om anmälan av avvikelser i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen och även mot bakgrund av församlingens resolution A39-22.
- (b) Till följd av ändringar av unionens regelverk.

Bilaga 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation

För att tillhandahålla en övergripande och konsekvent strategi när det gäller frågor som behandlas i Icao-rådet och som är föremål för omröstning i Icao-rådet på området flygsäkerhet och flygnavigation föreslås i ändringen att bilaga 13 – *Aircraft Accident and Investigation* ska

³ Dok. 10055 – Manual on Notification and Publication of Differences, s. v och avsnitt 1.3.

införas i tillämpningsområdet för rådets beslut. Bilaga 13 omfattas av unionens befogenhet eftersom den reglerar aspekter som omfattas av flera EU-rättsakter. Det är lämpligt att utvidga tillämpningsområdet för rådets beslut (EU) 2023/746 till att omfatta alla bilagor till Chicagokonventionen på området flygsäkerhet och flygnavigation och som ingår i unionens säkerhetsbestämmelser för civil luftfart, dvs. inte bara i förordning (EG) nr 2018/1139⁴, utan även i andra förordningar på flygsäkerhetsområdet, såsom förordning (EG) nr 376/2014⁵ om rapportering av händelser, förordning (EG) nr 996/2010⁶ om utredning av olyckor och förordning (EG) nr 2111/2005⁷ om EU:s flygsäkerhetsförteckning.

Förfaranden för flygtrafiktjänster (PANS)

Dessutom hänvisas det i vissa fall direkt till förfaranden för flygtrafiktjänster (PANS, Procedures for Air Navigation Services) i unionslagstiftningen. Ändringar av PANS kan därför i vissa fall på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen. På förslag från Icaos luftfartskommission godkänner Icao-rådet nya PANS eller ändringar av dessa i enlighet med artikel 37 i Icao-konventionen. I fall där PANS sannolikt kommer att ha en avgörande påverkan på innehållet i unionsrätten ska en EU-ståndpunkt fastställas genom ett förfarande som fastställs i enlighet med rådets beslut (EU) 2023/746. Av den anledningen föreslås en ändring.

Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods

Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO Doc 9284) som avses i bilaga 18 – *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air* är föremål för en direkt hänvisning enligt bilaga IV avsnitt CAT.GEN.MPA.200 ”Transport av farligt gods” till regel 965/2012⁸. Följaktligen kommer en ändring av Icaos tekniska instruktioner sannolikt att på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning om transport av farligt gods. I sådana fall ska EU:s ståndpunkt fastställas genom ett förfarande som fastställs i rådets beslut (EU) 2023/746. Av den anledningen föreslås därför en lämplig ändring.

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

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014).

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

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

⁸ 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).

I enlighet med artikel 7.2 överlämnades rapporten om tillämpningen av rådets beslut (EU) 2023/746, särskilt dess effektivitet och användningsfrekvens, till rådet⁹. Rapporten tillhandahöll en evidensbaserad bedömning i syfte att ytterligare förbättra unionens processer för fastställande av unionens ståndpunkt inför medlemsstaternas överläggningar i Icao-rådet. Förslaget återspeglar denna analys.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1 Principer

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

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet i fråga¹⁰.

Begreppet akter med rättslig verkan omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de folkrättsliga regler som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”¹¹.

4.1.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

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

De akter som Icao ska anta utgör akter som har rättslig verkan. Detta beror på att de standarder och rekommenderade metoder (SARP) som antagits av Icao är bindande enligt Chicagokonventionen, såvida inte majoriteten av de fördragsslutande staterna registrerar ogillande inför Icao-rådet (artikel 90 i Chicagokonventionen). I den mån det är möjligt införlivas dessutom SARP i unionsrätten och därför kan ändringar av dessa standarder och rekommenderade metoder på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen på området civil luftfart.

Dessutom godkänner Icao-rådet, på förslag av Icaos flygtrafikkommission, nya PANS eller ändringar av dessa i enlighet med artikel 37 i Icao-konventionen. I vissa fall kommer ändringar av PANS sannolikt att på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen. Detta beror på att det hänvisas direkt till PANS i unionslagstiftningen, nämligen i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373¹².

Ett godkännande från Icaos råd av Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO Doc 9284) som avses i bilaga 18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air, i enlighet med artikel 37 i Chicagokonventionen, kommer sannolikt att ha en

⁹ Rapport från kommissionen om tillämpningen av rådets beslut (EU) 2023/746, WK 9372 2025

¹⁰ Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

¹¹ Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

¹² 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).

avgörande påverkan på innehållet i EU:s lagstiftning om transport av farligt gods. Detta beror på att dessa tekniska anvisningar är föremål för en direkt hänvisning i avsnitt CAT.GEN.MPA.200 "Transport av farligt gods" i bilaga IV till förordning (EG) nr 965/2012¹³.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

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

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1 Principer

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

4.2.2 Tillämpning i det aktuella ärendet

De planerade akterna har syften och beståndsdelar inom 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.

¹³ 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).

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ändring av beslut (EU) 2023/746 vad gäller utvidgning av dess tillämpningsområde och förlängning av dess tillämpningsperiod samt den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen

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 konventionen inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*).
- (2) Unionens medlemsstater är fördragsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sex medlemsstater är för närvarande representerade i Icao-rådet.
- (3) Enligt artikel 37 i Chicagokonventionen ska Icao anta och ändra internationella standarder och rekommenderade metoder och förfaranden som rör till exempel kommunikationssystem och flygnavigeringshjälpmedel, samt regler för flyg- och flygkontrolltjänstpraxis och sådana andra frågor som rör flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet och som kan visa sig vara lämpliga.
- (4) I enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje fördragsslutande stat i Icao som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon standard eller att se till att dess egna föreskrifter eller förfaranden fullständigt sammanfaller med någon standard efter ändring av den senare, eller som bedömer det nödvändigt att anta föreskrifter eller förfaranden som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egna föreskrifter eller förfaranden och dem som fastställts genom standarden. Om en stat inte gör lämpliga ändringar av sina egna föreskrifter eller metoder inom 60 dagar från det att ändringen av standarden antagits ska den underrätta Icao-rådet om detta eller ange vilka åtgärder den föreslår att vidta.
- (5) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen ska Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och utforma dem som bilagor till Chicagokonventionen.
- (6) De akter som Icao ska anta utgör akter som har rättslig verkan.
- (7) Det är därför nödvändigt att fastställa kriterier och förfaranden för de ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet till och med den 31 december 2028.
- (8) Det följer av tillämpningen av arbetsordningen för Icao-rådet (dok. 7559) att dokument som ska antas av Icao-rådet ska göras tillgängliga strax före varje möte. Det

är först då allt inlämnat material gjorts tillgängligt av Icao-rådet som kommissionen kan analysera dokumenten ingående för att utarbeta unionens ståndpunkt, på de områden där EU har behörighet, så att rådet kan diskutera ståndpunkten och godkänna den före Icao-rådets möte. Detta leder till en situation där ett utarbetande och antagande av ett rådsbeslut i rätt tid, vilket krävs enligt artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), kan äventyras.

- (9) I detta avseende ledde det förfarande som fastställdes genom beslut (EU) 2023/746¹⁴ till en effektivare handläggning och till att mer tid kunde ägnas åt väsentligheter. Tillämpningsperioden för det beslutet bör därför förlängas med ytterligare en Icao-treårscykel, nämligen till och med den 31 december 2028.
- (10) Erfarenheterna från tillämpningen av beslut (EU) 2023/746 har avslöjat vissa inkonsekvenser och luckor när det gäller godkännandet av nya förfaranden för flygtrafiktjänster (PANS, Procedures for Air Navigation Services), i flera fall som direkt härrör från ändringar av vissa standarder och rekommenderade metoder som omfattas av beslutets tillämpningsområde, och från underlåtenhet att inkludera anmälan av avvikelser från rekommenderade metoder, eller att man begränsat tillämpningsområdet till att inte omfatta bilaga 13 – *Aircraft Accident and Investigation* – till Chicagokonventionen, som har ändrats till följd av en ändring av bilaga 6 som omfattas av beslutet. För att få till en stånd en övergripande och konsekvent strategi för unionens beslutsprocess före Icao-rådets överläggningar, eller vid anmälan av avvikelser till Icao, bör beslut (EU) 2023/746 ändras.
- (11) Det förfarande som fastställs genom beslut (EU) 2023/746 bör utvidgas till att omfatta ändringar av bilaga 13 till Chicagokonventionen – *Aircraft Accident and Investigation*, med förbehåll för vissa skyddsmekanismer. Det är lämpligt att utvidga tillämpningsområdet för beslut (EU) 2023/746 till att omfatta alla bilagor till Chicagokonventionen på området flygsäkerhet och flygnavigation. Detta gäller särskilt de bilagor till Chicagokonventionen som återspeglas i unionens säkerhetsbestämmelser för civil luftfart och inte bara i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2018/1139¹⁵, utan även i andra förordningar om luftfartssäkerhet, såsom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 376/2014¹⁶,

¹⁴ Rådets beslut (EU) 2023/746 av den 28 mars 2023 om fastställande av kriterierna och förfarandet för fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller antagandet av, eller ändringar av, internationella standarder och rekommenderade metoder, och anmälan av avvikelser från antagna internationella standarder (EUT L 99, 12.4.2023, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 996/2010¹⁷ och förordning (EG) nr 2111/2005.

- (12) Det förfarande som fastställs genom beslut (EU) 2023/746 bör utvidgas till att omfatta nya förfaranden för flygtrafiktjänster (PANS), som sannolikt kommer att ha en avgörande påverkan på innehållet i unionsrätten eftersom det uttryckligen hänvisas till dem i unionslagstiftningen, i syfte att uppnå en konsekvent strategi för regler på luftfartsområdet.
- (13) Det förfarande som fastställs genom beslut (EU) 2023/746 bör också utvidgas till fall där Icao-rådet uppmanas att godkänna nya utgåvor av Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO Doc 9284) som avses i bilaga 18 till Chicagokonventionen – *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Det hänvisas direkt till dessa tekniska instruktioner i punkt CAT.GEN.MPA.200 ”Transport av farligt gods” i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012¹⁸. Denna direkta hänvisning innebär att varje ändring av dessa tekniska anvisningar kan ha en avgörande påverkan på innehållet i unionslagstiftningen.
- (14) Icao anser att det är viktigt att anmäla avvikelser som rör rekommenderade metoder, eftersom kunskap om avvikelser från rekommenderade metoder också kan vara viktig för flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet. Detta övervägande stärks ytterligare och stöds av Icaos generalförsamlings resolution A39-22 på området flygsäkerhet och flygnavigation, som beskrivs i Icaos handbok om anmälan av avvikelser (ICAO Doc 10055), genom vilken alla fördragsslutande stater i Icao förklarade sig agera i enlighet med detta.
- (15) Inom ramen för den granskning av Easa, som genomfördes i februari och mars 2025 inom ramen för Icaos allmänna program för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP) konstaterades det att bristande anmälan av avvikelser som rör rekommenderade metoder på området flygsäkerhet och flygnavigation innebar att USOAP-kraven inte uppfylldes.
- (16) Ett uttryckligt införande av unionens ståndpunkt när det gäller anmälan av avvikelser som rör rekommenderade metoder i rådets rekommendation bör därför möjliggöra en mer rationaliserad, konsekvent och effektivare process för antagande på unionsnivå och stödja medlemsstaterna i deras efterlevnad av Icaos generalförsamlings resolution A39-22 på området flygsäkerhet och flygnavigation.
- (17) Ökad flexibilitet när det gäller ändringar av bilagorna till Chicagokonventionen, nya PANS och nya utgåvor av tekniska instruktioner som omfattas av unionens behörighet och som sannolikt kommer att ha en avgörande påverkan på innehållet i unionsrätten, och därmed kräva att unionens ståndpunkt formuleras, bör eftersträvas gemensamt, särskilt som dagordningen för ett möte i Icao-rådet kan ändras strax innan den äger rum.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 29.12.2010, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

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

- (18) Syftet med detta förslag är att ytterligare förbättra unionens förfaranden för medlemsstaternas beslutsfattande inom Icao. De föreslagna ändringarna syftar till att uppnå dessa syften.
- (19) Vid genomförandet av detta beslut bör medlemsstaterna och kommissionen, i linje med unionens observatörsstatus, ha ett nära samarbete i enlighet med sin skyldighet till lojalt samarbete.
- (20) Beslut (EU) 2023/746 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Beslut (EU) 2023/746 ska ändras på följande sätt:

- (1) Titeln ska ersättas med följande:

”Rådets beslut (EU) 2023/746 av den 28 mars 2023 om fastställandet av kriterierna och förfarandet för fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller antagandet av, eller ändringar av, internationella standarder och rekommenderade metoder, godkännande av nya tekniska instruktioner för säker lufttransport av farligt gods eller förfaranden för flygtrafiktjänster och anmälan av avvikelser från antagna internationella standarder och rekommenderade metoder”.

- (2) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao-rådet) när detta organ ska anta nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder på områdena civil flygsäkerhet, flygnavigation och trafikledning som rör bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 och 19 till konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen), eller godkänna nya utgåvor av Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (tekniska instruktioner) eller förfaranden för flygtrafiktjänster (PANS, Procedures for Air Navigation Services), i den mån sådana internationella standarder och rekommenderade metoder, tekniska instruktioner eller PANS har rättslig verkan enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget, ska fastställas i enlighet med de kriterier och det förfarande som anges i artikel 2 i detta beslut.”

- (3) I artikel 2 ska första meningen i första stycket och led a ersättas med följande:

”1. När Icao-rådet ska anta sådana nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana internationella standarder och rekommenderade metoder eller godkänna nya PANS eller nya utgåvor av tekniska instruktioner som avses i artikel 1 ska kommissionen

- (a) i god tid och minst en månad före den dag då nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana standarder och metoder ska antas, eller nya PANS eller nya utgåvor av tekniska instruktioner ska godkännas vid Icao-rådets möte, förelägga rådet en handling för diskussion och godkännande med detaljerade uppgifter om det utkast till ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar. Under exceptionella omständigheter får denna

tidsfrist kortas, t.ex. vid ett brådskande antagande av nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller av en ändring, eller när internationella standarder och rekommenderade metoder eller en ändring tillfälligt upphävs, eller vid brådskande antagande av nya PANS eller av en ny utgåva av tekniska instruktioner; i sådana fall ska kommissionen, om texten till det relevanta utkastet till internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar, eller utkastet till PANS eller en ny utgåva av tekniska instruktioner, blir tillgänglig mindre än en månad före den dag då dessa internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar ska antas, eller PANS eller nya tekniska instruktioner ska godkännas, vid Icao-rådets möte, sträva efter att förelägga handlingen till rådet utan onödigt dröjsmål och senast fem dagar efter mottagandet av utkastet till nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller utkastet till ändringar, eller utkastet till PANS eller nya tekniska instruktioner från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).”

- (4) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao vad gäller anmälan av avvikelser från de nya internationella standarderna och rekommenderade metoderna i bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 och 19 till Chicagokonventionen, eller ändringar av dem, i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, och mot bakgrund av Icao-församlingens resolution A39-22, ska fastställas i enlighet med de kriterier och det förfarande som anges i artiklarna 4 och 5 i detta beslut.”

- (5) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

När unionsrätten avviker från de internationella standarder eller från de rekommenderade metoder som avses i artikel 3 i detta beslut och anmälan till Icao av dessa avvikelser därför krävs i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, och mot bakgrund av Icao-församlingens resolution A39-22, ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en av Icao fastställd tidsfrist för anmälan av avvikelser, förelägga rådet en handling för diskussion och godkännande, som särskilt grundas på den information som tillhandahållits av Easa i enlighet med artikel 90.4 i förordning (EU) 2018/1139, i tillämpliga fall, och som i detalj anger de avvikelser som ska anmälas till Icao samt, i tillämpliga fall, uppgifter om vilken flexibilitet som finns tillgänglig för medlemsstaterna när det gäller formerna för anmälan.

Den ståndpunkt som ska intas i enlighet med denna artikel ska uttryckas av alla medlemsstater, vilka ska agera gemensamt i unionens intresse.”

- (6) Artikel 7.1 ska ersättas med följande:

”1. Detta beslut ska tillämpas till och med den 31 december 2028.”

- (7) Bilagan ska ersättas med texten i bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artiklarna 1 och 3 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet, vilka agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*