

# AFGØRELSER

## 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**

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, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago («Chicagokonventionen»), trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart («ICAO») blev oprettet ved nævnte konvention, som regulerer den internationale lufttransport.
- (2) Medlemsstaterne er kontraherende parter i Chicagokonventionen og kontraherende stater i ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.
- (3) I henhold til artikel 54, litra l), i Chicagokonventionen kan Rådet for ICAO («ICAO-Rådet») vedtage internationale standarder og international anbefalet praksis («SARPs») for civil luftfart og føje dem til Chicagokonventionen som bilag («ICAO-bilag»).
- (4) I henhold til Chicagokonventionens artikel 90 træder ethvert ICAO-bilag eller enhver ændring af et ICAO-bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af ICAO's kontraherende stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed. Når de internationale standarder er vedtaget af ICAO-Rådet og er trådt i kraft, er de bindende for alle ICAO's kontraherende stater, herunder alle EU-medlemsstaterne, i overensstemmelse med og inden for de grænser, der er fastsat i Chicagokonventionen, navnlig artikel 37 og 38.
- (5) I henhold til Chicagokonventionens artikel 38 skal enhver kontraherende stat i ICAO, der ikke anser det for muligt i enhver henseende at antage nogen international standard eller at bringe sine egne forskrifter eller metoder i fuld overensstemmelse med en international standard, efter at denne er blevet ændret, eller som anser det for nødvendigt at indføre forskrifter eller metoder, der i en bestemt henseende afviger fra dem, der er fastsat ifølge en international standard, straks give ICAO underretning om afvigelserne mellem sine egne forskrifter eller praksis og de ifølge internationale standarder fastsatte. I tilfælde af ændringer af internationale standarder skal enhver stat, der ikke foretager de fornødne ændringer af sine egne forskrifter eller metoder, underrette ICAO herom inden 60 dage efter vedtagelsen af ændringen af den internationale standard eller meddele, hvilke skridt den agter at tage.

- (6) ICAO's interne regler, navnlig dem, der fører til, at de seneste udgaver af dokumenter som grundlag for afgørelser om nye SARPs eller ændringer af SARPs bliver tilgængelige sent i ICAO-Rådet, de frister, som ICAO har fastsat for de kontraherende ICAO-stater til at underrette om afvigelser fra internationale standarder, samt det store antal af afvigelser på områderne civil flyvesikkerhed, flynavigation og lufttrafikstyring, der hvert år skal underrettes om, gør det vanskeligt rettidigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, i en rådsafgørelse baseret på artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for nye SARPs eller ændringer af SARPs, der skal vedtages, eller for hver ny afvigelse, der skal underrettes om.
- (7) Det er derfor hensigtsmæssigt at fastlægge de kriterier og den procedure, der skal følges ved fastlæggelsen af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, til vedtagelsen af SARPs eller ændringer af SARPs, i det omfang disse SARPs kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten på området civil luftfart, samt vedrørende beslutninger om at meddele manglende indforståelse eller ikke meddele manglende indforståelse med SARPs i henhold til Chicagokonventionens artikel 90 og vedrørende underretningen om afvigelser med hensyn til internationale standarder i henhold til Chicagokonventionens artikel 38.
- (8) I betragtning af de særlige forhold, der gør sig gældende for civil flyvesikkerhed, flynavigation og lufttrafikstyring sammenlignet med andre områder, der varetages af ICAO, navnlig det betydelige antal SARPs, som ICAO-Rådet vedtager på disse områder hvert år, og antallet af afvigelser, der skal underrettes om hvert år, bør denne afgørelse udelukkende vedrøre civil flyvesikkerhed, flynavigation og lufttrafikstyring med henblik på at strømline procedurerne for hurtigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne til vedtagelsen af nye SARPs og ændringer af SARPs og beslutningerne om at meddele manglende indforståelse eller ikke meddele manglende indforståelse med SARPs eller ændringer af SARPs vedtaget af ICAO-Rådet, og at behandle de talrige underretninger på en effektiv måde.
- (9) De SARPs, som ICAO-Rådet vedtager på områderne civil flyvesikkerhed, flynavigation og lufttrafikstyring, kan vedrøre anliggender, der henhører under Unionens enekompetence, og kan eventuelt få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten. Det er derfor effektivt og hensigtsmæssigt ved en afgørelse at fastsætte de kriterier og den procedure, der skal følges ved fastlæggelsen af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne med hensyn til SARPs på disse områder, uden at dette berører medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser som kontraherende ICAO-stater i henhold til Chicagokonventionen. På ICAO-niveau er SARPs for civil flyvesikkerhed, flynavigation og lufttrafikstyring hovedsagelig indeholdt i ICAO-bilag 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 og 19.
- (10) På EU-niveau afspejles og omhandles kravene i SARPs med hensyn til civil flyvesikkerhed hovedsagelig i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 <sup>(1)</sup> og forordning (EF) nr. 2111/2005 <sup>(2)</sup> og i de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, navnlig Kommissionens forordning (EU) nr.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfarts-selskaber 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, s. 15).

1178/2011 <sup>(3)</sup>, (EU) nr. 748/2012 <sup>(4)</sup>, (EU) nr. 965/2012 <sup>(5)</sup>, (EU) nr. 139/2014 <sup>(6)</sup>, (EU) nr. 452/2014 <sup>(7)</sup>, (EU) nr. 1321/2014 <sup>(8)</sup>, (EU) 2015/640 <sup>(9)</sup>, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 <sup>(10)</sup>, Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 <sup>(11)</sup> og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/664 <sup>(12)</sup>.

- (11) På EU-niveau afspejles og omhandles kravene i SARPs med hensyn til flynavigation og lufttrafikstyring hovedsagelig i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 <sup>(13)</sup>, (EF) nr. 550/2004 <sup>(14)</sup> og (EF) nr. 551/2004 <sup>(15)</sup> og i de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, navnlig Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 <sup>(16)</sup>, Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011 <sup>(17)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1048 <sup>(18)</sup> og Kommissionens forordning (EU) 2015/340 <sup>(19)</sup>.

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

<sup>(4)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

<sup>(7)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).

<sup>(8)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

<sup>(9)</sup> Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18).

<sup>(10)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (EUT L 152 af 11.6.2019, s. 45).

<sup>(11)</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (EUT L 152 af 11.6.2019, s. 1).

<sup>(12)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/664 af 22. april 2021 om et regelsæt for U-space (EUT L 139 af 23.4.2021, s. 161).

<sup>(13)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum («rammeforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

<sup>(14)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum («luftfartstjenesteforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

<sup>(15)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum («luftrumsforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

<sup>(16)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).

<sup>(17)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011 af 16. december 2011 om fastlæggelse af fælles krav til udnyttelse af luftrummet og operationelle procedurer til forebyggelse af kollisioner i luften (EUT L 336 af 20.12.2011, s. 20).

<sup>(18)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1048 af 18. juli 2018 om fastlæggelse af krav til udnyttelsen af luftrummet og operationelle procedurer for performancebaseret navigation (EUT L 189 af 26.7.2018, s. 3).

<sup>(19)</sup> Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011 (EUT L 63 af 6.3.2015, s. 1).

- (12) Denne afgørelse bør kun vedrøre de holdninger, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO på områder, hvor Unionen har enekompetence. Denne afgørelse berører ikke Rådets mulighed for efter forslag fra Kommissionen at vedtage afgørelser på grundlag af artikel 218, stk. 9, i TEUF om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO, navnlig på områder, der ikke er omfattet af denne afgørelse, herunder hvor Unionens delte kompetence endnu ikke er blevet udøvet.
- (13) Undtagen i særlige tilfælde vedrørende underretning om visse afvigelser, som hidrører fra nationale foranstaltninger, der er truffet i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, bør den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, baseres på et skriftligt dokument, som Kommissionen forelægger Rådet i god tid med henblik på drøftelse og godkendelse. Kommissionen bør bestræbe sig på at påbegynde udarbejdelsen af et sådant dokument hurtigst muligt, så der er tilstrækkelig tid hertil, herunder til gennemførelse af eventuelle relevante høringer på ekspertniveau. Det bør, hvis det er relevant og fra sag til sag, angives i Kommissionens dokument, om ICAO-Rådet bør give medlemsstaterne fleksibilitet med hensyn til vedtagelsen af nye SARPs eller ændringer af SARPs, og i så fald omfanget af denne fleksibilitet og betingelserne for en aftale herom eller med hensyn til, hvordan der gives underretning om de pågældende afvigelser. Underretningen om afvigelser bør følge det format, som ICAO har fastlagt i systemet »Electronic Filing of Differences«, hvor ICAO kræver det.

Hvis den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i henhold til denne afgørelse, fastlægges i et dokument, som Kommissionen forelægger Rådet med henblik på drøftelse og godkendelse, bør det, hvis det er relevant og fra sag til sag, angives i det pågældende dokument, om medlemsstaterne bør gives fleksibilitet med hensyn til, hvordan der gives underretning om de pågældende afvigelser. Desuden bør Kommissionen bestræbe sig på at påbegynde udarbejdelsen af et sådant dokument hurtigst muligt, så der er tilstrækkelig tid til udarbejdelsen, herunder gennemførelse af eventuelle relevante høringer på ekspertniveau.

- (14) For så vidt angår vedtagelsen af nye SARPs eller ændringer af SARPs og beslutninger om at meddele manglende indforståelse eller ikke meddele manglende indforståelse med SARPs eller ændringer af SARPs, som ICAO-Rådet har vedtaget, bør det dokument, som Kommissionen forelægger, baseres på målene og retningslinjerne i bilaget og tage hensyn til det materiale, som ICAO forelægger forud for eventuelle drøftelser om nye SARPs eller ændringer af SARPs i ICAO-Rådet, samt oplysninger fra Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i overensstemmelse med artikel 90, stk. 1 og 3, i forordning (EU) 2018/1139, hvis det er relevant.
- (15) Holdningen til ICAO-Rådets vedtagelse af nye SARPs eller ændringer af SARPs bør tilkendes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.
- (16) Holdningen til beslutninger om at meddele manglende indforståelse eller ikke meddele manglende indforståelse med nye SARPs eller ændringer af SARPs, som ICAO-Rådet har vedtaget, bør tilkendes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.
- (17) Afvigelser med hensyn til vedtagne internationale standarder, som ICAO skal underrettes om, bør navnlig baseres på oplysninger fra EASA i overensstemmelse med artikel 90, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139, hvis det er relevant.

- (18) Afvigelser med hensyn til internationale standarder, som ICAO-Rådet har vedtaget, kan følge af EU-retten som følge af ICAO-Rådets vedtagelse af en ny eller ændret international standard eller som følge af en ændring af EU-retten. Den holdning, der på Unionens vegne skal indtages til sådanne afvigelser, bør baseres på et skriftligt dokument, som Kommissionen forelægger Rådet i god tid med henblik på drøftelse og godkendelse.
- (19) Afvigelser med hensyn til internationale standarder, som ICAO-Rådet har vedtaget, kan også følge af nationale foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139 i tilfælde af hastende uforudseelige omstændigheder, hvor disse foranstaltninger afviger fra internationale standarder og derfor gør det påkrævet, at ICAO underrettes om afvigelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38. Det er derfor også passende i denne afgørelse at fastsætte de kriterier og den procedure, der skal følges ved identificeringen af sådanne afvigelser. Denne procedure bør afhænge af de nationale foranstaltningers omfang og varighed og bør gøre det muligt for medlemsstaterne straks at opfylde deres internationale forpligtelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38. Denne procedure bør ikke berøre betingelserne og proceduren i artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139.
- (20) Holdningen til afvigelser fra vedtagne internationale standarder, som ICAO skal underrettes om, bør tilkendes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.
- (21) Gennemførelsen af denne afgørelse bør ikke medføre tilsidesættelse af medlemsstaternes forpligtelser i henhold til EU-retten eller af deres internationale forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.
- (22) 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.
- (23) Denne afgørelse bør finde anvendelse i en begrænset periode, dvs. indtil efter det møde i ICAO-Rådet, der følger efter 42. møde i ICAO-Forsamlingen. Kommissionen bør forelægge Rådet en skriftlig evaluering af anvendelsen af denne afgørelse, som skal danne grundlag for en eventuel forlængelse eller ændring af denne afgørelse.
- (24) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte kriterierne og proceduren for fastlæggelse af den holdning, der på Unionens vegne skal indtages i ICAO-Rådet til vedtagelsen eller ændringerne af internationale standarder og international anbefalet praksis og til underretningen om afvigelser med hensyn til vedtagne internationale standarder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### 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 flyvesikkerhed, flynavigation og lufttrafikstyring vedrørende bilag 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 og 19 til Konventionen angående international civil luftfart (»Chicagokonventionen«), fastlægges, i det omfang sådanne SARPs henhører under Unionens enekompetence og har retsvirkninger som omhandlet i artikel 218, stk. 9, i TEUF, i overensstemmelse med de kriterier og den procedure, der er fastsat i denne afgørelses artikel 2.

#### Artikel 2

1. Når ICAO-Rådet skal vedtage nye SARPs eller ændringer af SARPs, 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, 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, i tilfælde af en hurtig vedtagelse af nye SARPs eller af en ændring eller en midlertidig udsættelse af ikrafttrædelsen af SARPs eller af en

ændring, hvor teksten til det relevante udkast til SARPs eller ændringer foreligger mindre end en måned før datoen for det møde i ICAO-Rådet, hvor disse SARPs eller ændringer skal vedtages, bestræber Kommissionen sig på at forelægge Rådet dokumentet uden unødigt forsinkelse og under alle omstændigheder senest fem dage efter modtagelsen af udkastet til nye SARPs eller til ændringer fra Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«)

- b) i god tid og mindst én måned før den frist, som ICAO har fastsat for kontraherende staters registrering af manglende indforståelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 90, Rådet et dokument med henblik på drøftelse og godkendelse med angivelse af udkastet til den holdning, der skal indtages på Unionens vegne.

Hvis det er relevant, kan den holdning, der er omhandlet i første afsnit, litra b), medtages i det dokument, der forelægges Rådet i henhold til første afsnit, litra a).

2. De dokumenter, som Kommissionen forelægger i henhold til stk. 1, litra a) og b), baseres på målene og retningslinjerne i bilaget og skal tage hensyn til alle relevante oplysninger og materialer fra ICAO forud for eventuelle drøftelser og i givet fald til oplysninger fra Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i overensstemmelse med artikel 90, stk. 1 og 3, i forordning (EU) 2018/1139, hvis det er relevant.

3. Medlemsstaterne kan i lyset af forløbet af mødet i ICAO-Rådet i samråd med Unionens repræsentant og i overensstemmelse med pligten til loyalt samarbejde, jf. artikel 4, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union, på stedet beslutte at foretage mindre, ikkevæsentlige ændringer af den holdning, som Rådet har godkendt i henhold til stk. 1, litra a).

De dokumenter, som fastlægger den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i henhold til stk. 1, litra a), skal angive, om det på stedet kan besluttes at foretage yderligere justeringer af denne holdning i lyset af forløbet af mødet i ICAO-Rådet. Disse justeringer må ikke berøre holdningens essens eller formål.

4. Den holdning, der er omhandlet i stk. 1, litra a), tilkendes i ICAO-Rådet af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

Den holdning, der er omhandlet i stk. 1, litra b), tilkendes af alle medlemsstaterne, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

### Artikel 3

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO for så vidt angår underretningen om afvigelser med hensyn til de internationale standarder i bilag 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 og 19 til Chicagokonventionen, fastlægges, i det omfang sådanne internationale standarder henhører under Unionens enekompetence, i overensstemmelse med kriterierne og proceduren i denne afgørelses artikel 4 og 5.

### Artikel 4

Hvis EU-retten afviger fra de internationale standarder, der er omhandlet i denne afgørelses artikel 3, og underretning af ICAO om disse afvigelser derfor er påkrævet i henhold til Chicagokonventionens artikel 38, forelægger Kommissionen med henblik på drøftelse og godkendelse og 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 enkelthederne vedrørende de afvigelser, som ICAO skal gives underretning om, og i givet fald med angivelse af, hvilken fleksibilitet, som 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.

#### Artikel 5

1. Hvis en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139 vedtager nationale foranstaltninger, hvorved der gives dispensation for individuelle fysiske eller juridiske personer eller med en samlet varighed på ikke over otte måneder, og hvis disse nationale foranstaltninger afviger fra de internationale standarder, der er omhandlet i denne afgørelses artikel 3, og kræver underretning om afvigelser fra disse normer i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38, meddeler den pågældende medlemsstat straks Kommissionen enhver afvigelse, der skal gives underretning om.

2. Hvis de dispensationer, der er givet i overensstemmelse med artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, finder generel anvendelse, og deres samlede varighed overstiger otte måneder, forelægger Kommissionen senest to uger efter, at den pågældende medlemsstat underrettede den om disse dispensationer i overensstemmelse med artikel 71, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139, og, hvis det er relevant, efter modtagelsen af EASA's henstilling i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 71, stk. 2, Rådet et dokument med henblik på drøftelse og godkendelse, idet der i dokumentet tages hensyn til de oplysninger, som den pågældende medlemsstat har forelagt, samt, hvis det er relevant, oplysninger fra EASA i henhold til nævnte forordnings artikel 90, stk. 4, med angivelse af enkelthederne vedrørende de afvigelser, som ICAO skal underrettes om.

Den holdning, der skal indtages i henhold til dette stykke, tilkendes af de medlemsstater, der har vedtaget nationale foranstaltninger i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, som kræver underretning om afvigelser, idet de handler i Unionens interesse.

#### Artikel 6

Gennemførelsen af denne afgørelse må ikke medføre tilsidesættelse af medlemsstaternes forpligtelser i henhold til EU-retten eller deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.

#### Artikel 7

1. Denne afgørelse finder anvendelse indtil den 31. december 2025.
2. Kommissionen forelægger senest fire måneder før denne afgørelses udløbsdato Rådet en rapport, hvori den analyserer anvendelsen af denne afgørelse, navnlig dens effektivitet og brugshyppighed.
3. På forslag af Kommissionen kan Rådet forlænge anvendelsen af eller på anden måde ændre denne afgørelse.

#### Artikel 8

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. marts 2023.

På Rådets vegne  
E. BUSCH  
Formand

## BILAG

## MÅL OG RETNINGSLINJER FOR FASTLÆGGELSE AF DE HOLDNINGER, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE I ORGANISATIONEN FOR INTERNATIONAL CIVIL LUFTFART

**Mål**

1. At fremme et sikkert, effektivt, ydedygtigt, åbent og miljømæssigt bæredygtigt lufttransportsystem i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden.
2. At fremme udvikling af regionalt samarbejde og af regionale luftfartssystemer og støtte ICAO's såvel som ICAO's kontraherende stater anerkendelse af disse samt deres integration i ICAO-rammen.
3. At fremme udarbejdelse af regler og politikker, der sikrer sikker lufttransport og et passende tilsyn med sikkerhedsregler, jf. Unionens retlige ramme for luftfartssikkerhed, herunder forordning (EU) 2018/1139 <sup>(1)</sup>, og under hensyntagen til Kommissionens rapport af 17. oktober 2022 om det europæiske program for luftfartssikkerhed.
4. At fremme udvikling og anvendelse af effektive, ydedygtige og interoperable luftnavigationssystemer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 549/2004 <sup>(2)</sup>, (EF) nr. 550/2004 <sup>(3)</sup> og (EF) nr. 551/2004 <sup>(4)</sup> og under hensyntagen til Global Air Navigation Plan og opgraderinger af luftfartssystemets blokke (ASBU'er).
5. Fortsat at støtte udviklingen, herunder, hvis det er relevant, gennem teknisk bistand og kapacitetsopbygning, i alle ICAO's kontraherende stater af et sikkert, effektivt og miljømæssigt bæredygtigt verdensomspændende lufttransportsystem, f.eks. gennem projekter i forbindelse med Unionens udenrigspolitiske instrumenter (FPI'er).

**Retningslinjer**

Medlemsstaterne, der handler i fællesskab i Unionens interesse, bestræber sig på at støtte følgende tiltag inden for rammerne af ICAO:

1. Med henblik på at sørge for udarbejdelse af regler og politikker, der sikrer sikker lufttransport og et passende tilsyn med sikkerhedsregler:
  - a) støtte udvikling og gennemførelse af Global Aviation Safety Plan (GASP)
  - b) støtte udarbejdelse af internationale standarder og international anbefalet praksis («SARPs») for civil luftfart vedtaget i henhold til Chicagokonventionens artikel 37 og artikel 54, litra l), navnlig hvis de er nødvendige for at beskytte passagerer og sikre flyvesikkerhed
  - c) støtte udvikling og gennemførelse af regionale luftfartssikkerhedssystemer og andre rammer for regionalt sikkerhedssamarbejde mellem stater og behovet for en bedre integration af disse i ICAO-samarbejdet.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum («rammeforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum («luftfartstjenesteforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum («luftrumsforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).



2. Med henblik på at sørge for udvikling og anvendelse af effektive, ydedygtige og interoperable luftnavigationssystemer:
    - a) støtte udvikling og gennemførelse af Global Air Navigation Plan (GANP) og dens overvågningsprocedurer ved hjælp af passende præstationsindikatorer
    - b) støtte udvikling og gennemførelsen af standarder for lufttrafikstyring (ATM), global interoperabilitet mellem nye teknologier og systemer og tættere koordinering af aktiviteter inden for ATM, såsom ved at bidrage til arbejdet med udvikling af tillidsrammeinitiativet og andre relaterede aktiviteter
    - c) støtte udvikling og gennemførelse af regler, politikker og tiltag inden for lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS), navnlig i overensstemmelse med resolution A41-6, A41-7 og A41-8, der blev vedtaget på ICAO-Forsamlingens 41. møde.
  
  3. Med henblik på fortsat at støtte udvikling af et sikkert, effektivt og miljømæssigt bæredygtigt verdensomspændende lufttransportsystem i alle ICAO's kontraherende stater:
    - a) støtte initiativet »No Country Left Behind«
    - b) støtte luftfartens bidrag til De Forenede Nationers 2030-dagsorden for bæredygtig udvikling
    - c) støtte videreførelse af teknisk bistand og kapacitetsopbygning, hvor det er relevant.
-