

# BESLUT

## 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**

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, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (*Chicagokonventionen*), trädde i kraft den 4 april 1947. Genom denna konvention inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*) och reglerar den internationella luftfarten.
- (2) Medlemsstaterna är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och fördragsslutande stater i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.
- (3) I enlighet med artikel 54 I i Chicagokonventionen kan Icaos råd (*Icao-rådet*) anta internationella standarder och rekommenderade metoder för civil luftfart och beteckna dem som bilagor till Chicagokonventionen (*Icao-bilagor*).
- (4) I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen får varje Icao-bilaga eller varje ändring av en Icao-bilaga verkan inom tre månader efter framläggandet för de fördragsslutande staterna i Icao, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet föreskriver, såvida inte en majoritet av Icaos fördragsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande. När de har antagits av Icao-rådet och har fått verkan är de internationella standarderna bindande för alla fördragsslutande stater i Icao, inbegripet alla medlemsstater i unionen, i enlighet med och inom de gränser som anges i Chicagokonventionen, särskilt artiklarna 37 och 38.
- (5) I enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje fördragsslutande stat i Icao som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon internationell standard eller att se till att dess egna föreskrifter eller förfaranden fullständigt sammanfaller med någon internationell 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 internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egna föreskrifter eller förfaranden och dem som fastställts genom den internationella standarden. Vid ändringar av internationella standarder ska varje stat som inte gör erforderliga motsvarande ändringar av sina egna föreskrifter eller förfaranden inom 60 dagar från det att ändringen av den internationella standarden antagits underrätta Icao-rådet om detta eller ange vilka åtgärder den föreslår att vidta.

- (6) Icaos interna regler, särskilt de som orsakar att de senaste versionerna av dokument för beslut om nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana standarder och metoder är tillgängliga för Icao-rådet sent, de tidsfrister som Icao fastställt för sina fördragsslutande stater för anmälan av avvikelser från internationella standarder, samt det stora antal avvikelser på områdena civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst som ska anmälas varje år, gör det svårt att i rätt tid fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i ett rådsbeslut på grundval av artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt för nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder som ska antas eller för varje anmälan av avvikelse.
- (7) Det är därför lämpligt att fastställa de kriterier och förfaranden som ska följas för att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar när det gäller antagande av internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder, i den mån dessa standarder och metoder på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten på området civil luftfart samt när det gäller beslut att ogilla eller inte ogilla internationella standarder och rekommenderade metoder i enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen och när det gäller anmälan av avvikelser från internationella standarder i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.
- (8) Med tanke på särdragen hos civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst jämfört med andra områden som handhas av Icao, särskilt det stora antal internationella standarder och rekommenderade metoder som Icao-rådet antar på dessa områden varje år samt det antal avvikelser som ska anmälas varje år, bör detta beslut avse endast civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst för att effektivisera förfarandena för att snabbt fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid antagandet av nya internationella standarder och rekommenderade metoder och ändringar av sådana standarder och metoder, beslut att ogilla eller inte ogilla internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder som antagits av Icao-rådet och för att hantera ett stort antal anmälningar på ett effektivt sätt.
- (9) De internationella standarder och rekommenderade metoder som antagits av Icao-rådet på området civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst kan avse frågor som omfattas av unionens exklusiva befogenhet och kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionsrätten. Det är därför ändamålsenligt och lämpligt att, genom ett beslut, fastställa de kriterier och det förfarande som ska följas för att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar med avseende på internationella standarder och rekommenderade metoder på dessa områden, utan att det påverkar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter i egenskap av fördragsslutande stater i Icao enligt Chicagokonventionen. På Icao-nivå återfinns de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst främst i Icao-bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 och 19.
- (10) På unionsnivå återspeglas och nämns de krav som de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för civil flygsäkerhet omfattar huvudsakligen i förordning (EU) 2018/1139 <sup>(1)</sup>, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 <sup>(2)</sup> och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits på

(1) 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).

(2) 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).

grundval av dessa, särskilt kommissionens förordningar (EU) nr 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 genomförandeförordning (EU) 2019/947 <sup>(10)</sup>, kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 <sup>(11)</sup> och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 <sup>(12)</sup>.

- (11) På unionsnivå återspeglas och nämns de krav som de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för flygnavigering och flygledningstjänst omfattar huvudsakligen i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 549/2004 <sup>(13)</sup>, (EG) nr 550/2004 <sup>(14)</sup>, (EG) nr 551/2004 <sup>(15)</sup> och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits på grundval av dessa, särskilt kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 <sup>(16)</sup>, kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 <sup>(17)</sup>, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 <sup>(18)</sup> och kommissionens förordning (EU) 2015/340 <sup>(19)</sup>.

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

<sup>(4)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

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

<sup>(6)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

<sup>(7)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeländ i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).

<sup>(8)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

<sup>(9)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18).

<sup>(10)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (EUT L 152, 11.6.2019, s. 45).

<sup>(11)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (EUT L 152, 11.6.2019, s. 1).

<sup>(12)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space (EUT L 139, 23.4.2021, s. 161).

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

<sup>(14)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

<sup>(15)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

<sup>(16)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).

<sup>(17)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften (EUT L 336, 20.12.2011, s. 20).

<sup>(18)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation (EUT L 189, 26.7.2018, s. 3).

<sup>(19)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 (EUT L 63, 6.3.2015, s. 1).

- (12) Detta beslut bör endast avse de ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar i Icao på områden där unionen har exklusiv befogenhet. Detta beslut påverkar inte rådets möjlighet att på förslag av kommissionen anta beslut på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao, särskilt på områden som inte omfattas av detta beslut, inbegripet där unionens delade befogenhet ännu inte har utövats.
- (13) Utom i särskilda fall när det gäller anmälan av vissa avvikelser till följd av antagandet av nationella åtgärder i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139, bör den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar baseras på en handling som kommissionen förelägger rådet i god tid för att möjliggöra diskussion och godkännande. Kommissionen bör sträva efter att börja utarbeta en sådan handling så snart som möjligt för att medge tillräckligt med tid för utarbetandet av handlingen, inbegripet för eventuella lämpliga samråd på expertnivå. I kommissionens handling bör det, när så är lämpligt och från fall till fall, anges huruvida medlemsstaterna bör ges flexibilitet när det gäller Icao-rådets antagande av nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder, och, i sådana fall, omfattningen av en sådan flexibilitet och villkoren för en överenskommelse därom, eller när det gäller formerna för anmälan av avvikelserna i fråga. Om Icao så kräver bör anmälan om avvikelser ske i det format som Icao har fastställt i systemet för elektronisk registrering av avvikelser (*Electronic Filing of Differences*).

Om, i enlighet med detta beslut, den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar fastställs i en handling som kommissionen förelägger rådet för diskussion och godkännande, bör det i den handlingen, där så är lämpligt och från fall till fall, anges huruvida medlemsstaterna bör ges flexibilitet när det gäller formerna för anmälan av avvikelserna i fråga. Kommissionen bör vidare sträva efter att börja utarbeta en sådan handling så snart som möjligt för att medge tillräckligt med tid för utarbetandet av handlingen, inbegripet för eventuella lämpliga samråd på expertnivå.

- (14) När det gäller antagandet av nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av nya internationella standarder och rekommenderade metoder och beslut att ogilla eller inte ogilla internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder som antagits av Icao-rådet, bör den handling som lagts fram av kommissionen baseras på de mål och riktlinjer som anges i bilagan och bör beakta det material som Icao tillhandahåller inför eventuella överläggningar om nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana standarder och metoder i Icao-rådet samt den information som tillhandahålls av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) i enlighet med artikel 90.1 och 90.3 i förordning (EU) 2018/1139, i tillämpliga fall.
- (15) Ståndpunkten när det gäller Icao-rådets antagande av nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana standarder och metoder bör uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet, vilka bör agera gemensamt i unionens intresse.
- (16) Ståndpunkten när det gäller beslut om att ogilla eller inte ogilla nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder som har antagits av Icao-rådet bör uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet, vilka bör agera gemensamt i unionens intresse.
- (17) Avvikelser som rör antagna internationella standarder som ska anmälas till Icao bör, i tillämpliga fall, särskilt grundas på den information som tillhandahålls av Easa i enlighet med artikel 90.4 i förordning (EU) 2018/1139.

- (18) Avvikelser som rör internationella standarder som antagits av Icao-rådet kan härröra från unionsrätten till följd av att en ny eller ändrad internationell standard har antagits av Icao-rådet eller till följd av en ändring i unionsrätten. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller sådana ändringar bör baseras på en handling som kommissionen förelägger rådet i god tid för att möjliggöra diskussion och godkännande.
- (19) Avvikelser som rör internationella standarder som Icao-rådet har antagit kan också härröra från nationella åtgärder som antagits i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter, om dessa åtgärder avviker från internationella standarder och därför kräver en anmälan av avvikelser till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen. Det är därför också lämpligt att i detta beslut fastställa de kriterier och det förfarande som ska följas för att identifiera sådana avvikelser. Detta förfarande bör vara beroende av omfattningen och varaktigheten av de nationella åtgärder som antagits och bör göra det möjligt för medlemsstaterna att fullgöra sina internationella skyldigheter enligt artikel 38 i Chicagokonventionen utan dröjsmål. Förfarandet bör inte påverka de villkor och det förfarande som anges i artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139.
- (20) Ståndpunkten när det gäller avvikelser som rör antagna internationella standarder som ska anmälas till Icao bör uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet, vilka bör agera gemensamt i unionens intresse.
- (21) Genomförandet av detta beslut bör inte medföra en överträdelse av medlemsstaternas skyldigheter enligt unionsrätten eller av deras internationella skyldigheter enligt Chicagokonventionen.
- (22) 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.
- (23) Detta beslut bör tillämpas under en begränsad tidsperiod, nämligen endast fram till efter det möte i Icao-rådet som följer på den 42:a Icao-församlingen. Kommissionen bör förelägga rådet en skriftlig utvärdering av tillämpningen av detta beslut som underlag för en potentiell förlängning av eller ändring av detta beslut.
- (24) Det är lämpligt att fastställa de kriterier och det förfarande för fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao när det gäller antagandet av, eller ändringar av, internationella standarder och rekommenderade metoder, och anmälan av avvikelser från antagna internationella standarder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS 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, 14, 15, 18 och 19 till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), i den mån sådana internationella standarder och rekommenderade metoder omfattas av unionens exklusiva befogenhet och 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.

#### Artikel 2

1. När Icao-rådet ska anta sådana nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana internationella standarder och rekommenderade metoder 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 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, när nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller en ändring antas snabbt eller när internationella standarder och rekommenderade metoder eller en ändring tillfälligt upphävs, ska

kommissionen, om texten till det relevanta utkastet till internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar blir tillgänglig mindre än en månad före den dag då dessa internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar ska antas 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 från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao),

- b) i god tid och minst en månad före en av Icao fastställd tidsfrist för registrering av ogillande från fördragsslutande stater i enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen, förelägga rådet en handling för diskussion och godkännande som anger utkastet till den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar.

När så är lämpligt får den ståndpunkt som avses i första stycket led b inkluderas i den handling som ska föreläggas rådet i enlighet med första stycket led a.

2. De handlingar som kommissionen förelägger i enlighet med punkt 1 leden a och b ska baseras på de mål och riktlinjer som anges i bilagan och beakta all relevant information och allt relevant material som Icao tillhandahåller inför eventuella överläggningar och, i förekommande fall, den information som Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) tillhandahåller i enlighet med artikel 90.1 och 90.3 i förordning (EU) 2018/1139, i tillämpliga fall.

3. Mot bakgrund av utvecklingen vid Icao-rådets möte får medlemsstaterna, i enlighet med den skyldighet till lojalt samarbete som fastställs i artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionen, i samråd med företrädaren för unionen på plats komma överens om att göra smärre icke innehållsmässiga ändringar av den ståndpunkt som godkänts av rådet i enlighet med punkt 1 a.

De handlingar som fastställer den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i enlighet med punkt 1 a ska ange om ytterligare justeringar av denna ståndpunkt får överenskommas på plats, mot bakgrund av utvecklingen vid Icao-rådets möte. Dessa justeringar får inte påverka ståndpunktens sakinnehåll och syfte.

4. Den ståndpunkt som avses i punkt 1 a ska uttryckas i Icao-rådet av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet, vilka ska agera gemensamt i unionens intresse.

Den ståndpunkt som avses i punkt 1 b ska uttryckas av alla medlemsstater, vilka ska agera gemensamt i unionens intresse.

### Artikel 3

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao vad gäller anmälan av avvikelser från de internationella standarderna i bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 och 19 till Chicagokonventionen, i den mån sådana internationella standarder omfattas av unionens exklusiva befogenhet, ska fastställas i enlighet med de kriterier och det förfarande som anges i artiklarna 4 och 5 i detta beslut.

### Artikel 4

När unionsrätten avviker från de internationella standarder som avses i artikel 3 i detta beslut och anmälan till Icao av dessa avvikelser därför krävs i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen 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 anger de detaljerade 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.

#### Artikel 5

1. När en medlemsstat i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 antar nationella åtgärder som beviljar undantag avseende enskilda fysiska eller juridiska personer, eller undantag vars sammanlagda varaktighet inte överstiger åtta månader, och när dessa nationella åtgärder avviker från de internationella standarder som avses i artikel 3 i detta beslut, och anmälan av avvikelser från dessa standarder krävs i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, ska den medlemsstaten omedelbart underrätta kommissionen om varje avvikelse som ska anmälas.

2. Om de undantag som beviljats i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 har allmän giltighet och deras sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska kommissionen senast två veckor efter underrättelsen om dessa undantag från den berörda medlemsstaten i enlighet med artikel 71.1 i förordning (EU) 2018/1139 och, i tillämpliga fall, efter mottagandet av rekommendationen från Easa i enlighet med artikel 71.2 i den förordningen förelägga rådet en handling för diskussion och godkännande med beaktande av den information som den berörda medlemsstaten tillhandahållit och, i tillämpliga fall, den information som Easa har lämnat i enlighet med artikel 90.4 i den förordningen, med detaljerade uppgifter om de avvikelser som ska anmälas till Icao.

Den ståndpunkt som ska intas i enlighet med denna punkt ska uttryckas av de medlemsstater som har antagit nationella åtgärder enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 för vilka det krävs en anmälan av avvikelser, vilka ska agera gemensamt i unionens intresse.

#### Artikel 6

Genomförandet av detta beslut ska inte medföra en överträdelse av medlemsstaternas skyldigheter enligt unionsrätten eller deras skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

#### Artikel 7

1. Detta beslut ska tillämpas till och med den 31 december 2025.
2. Kommissionen ska senast fyra månader innan detta beslut upphör att gälla förelägga rådet en rapport med en analys av tillämpningen av detta beslut, särskilt om dess ändamålsenlighet och användningsfrekvens.
3. På grundval av ett förslag från kommissionen får rådet förlänga detta besluts tillämpning eller på annat sätt ändra det.

#### Artikel 8

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 28 mars 2023.

På rådets vägnar  
E. BUSCH  
Ordförande

## BILAGA

## MÅL OCH RIKTLINJER FÖR FASTSTÄLLANDE AV DE STÅNDPUNKTER SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR I INTERNATIONELLA CIVILA LUFTFARTSORGANISATIONEN

**Mål**

1. Att främja ett säkert, effektivt, kraftfullt, öppet och miljövänligt lufttransportsystem i enlighet med kommissionens meddelande av den 9 december 2020 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*.
2. Att främja utvecklingen av regionalt samarbete och regionala luftfartssystem, och stödja deras erkännande av Icao och dess fördragsslutande stater, samt deras integrering inom ramen för Icao.
3. Att främja utvecklingen av regler och strategier som säkerställer säkra flygtransporter och genomförandet av ordentlig tillsyn av säkerhetsregler, i enlighet med unionens regelverk på flygsäkerhetsområdet, bland annat förordning (EU) 2018/1139 <sup>(1)</sup>, och med beaktande av kommissionens rapport av den 17 oktober 2022 och det europeiska flygsäkerhetsprogrammet.
4. Att främja utvecklingen och utbyggnaden av effektiva, kraftfulla och driftskompatibla flygnavigationssystem, i enlighet med förordningarna (EG) nr 549/2004 <sup>(2)</sup>, (EG) nr 550/2004 <sup>(3)</sup> och (EG) nr 551/2004 <sup>(4)</sup> och med beaktande av den globala flygtrafikplanen (*Global Air Navigation Plan*) och blockuppgraderingarna av luftfartssystem (ASBU, *Aviation System Block Upgrade*).
5. Att fortsätta att stödja utvecklingen av ett säkert, effektivt och miljövänligt globalt lufttransportsystem i samtliga Icaos fördragsslutande stater, inklusive genom tekniskt bistånd och kapacitetsuppbyggnad om detta är relevant, till exempel genom projekt inom ramen för unionens utrikespolitiska instrument.

**Riktlinjer**

Medlemsstaterna ska gemensamt i unionens intresse sträva efter att stödja följande åtgärder från Icao:

1. För att säkerställa utvecklingen av regler och strategier som säkerställer säkra flygtransporter och genomförandet av ordentlig tillsyn av säkerhetsregler:
  - a) Stödja utvecklingen och genomförandet av den globala planen för luftfartssäkerhet (GASP, *Global Aviation Safety Plan*).
  - b) Stödja utvecklingen av internationella standarder och rekommenderade metoder för civil luftfart som antagits i enlighet med artiklarna 37 och 54 I i Chicagokonventionen, särskilt om sådana är nödvändiga för att skydda passagerare och säkerheten vid flygningar.
  - c) Stödja utvecklingen och genomförandet av regionala system för flygsäkerhet och andra ramar för regionalt säkerhetssamarbete mellan stater, samt behovet av att bättre integrera dessa inom ramen för Icao.

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

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).



2. För att säkerställa utvecklingen och utbyggnaden av effektiva, kraftfulla och driftskompatibla flygnavigationssystem:
    - a) Stödja utvecklingen och genomförandet av den globala flygtrafikplanen (GANP, *Global Air Navigation Plan*) och dess övervakningsförfaranden genom att använda lämpliga prestandamått.
    - b) Stödja utvecklingen och genomförandet av standarder för flygledningstjänst (ATM), global driftskompatibilitet för ny teknik och nya system och närmare samordning eller verksamhet inom ATM, till exempel genom att bidra till arbetet med att utveckla initiativet för tillitsramverk och annan relaterad verksamhet.
    - c) Stödja utvecklingen och genomförandet av regler, strategier och åtgärder inom området för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ATM/ANS), särskilt i enlighet med resolution A41-6, resolution A41-7 och resolution A41-8 som antogs vid församlingens 41:a möte.
  3. För att fortsätta att stödja utvecklingen av ett säkert, effektivt och miljövänligt globalt lufttransportsystem i samtliga Icaos fördragsslutande stater:
    - a) Stödja initiativet *No Country Left Behind*.
    - b) Stödja luftfartens bidrag till FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling.
    - c) Stödja fortsatt tekniskt bistånd och kapacitetsuppbyggnad om detta är lämpligt.
-