



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 225:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao) vad gäller det planerade antagandet av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till konventionen angående internationell civil luftfart

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser beslutet om fastställande av

- i) den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 225:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd i samband med det planerade antagandet av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till konventionen angående internationell civil luftfart och
- ii) den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter det att Icao tillkännager antagandet av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till konventionen angående internationell civil luftfart, där de fördragsslutande staterna uppmanas att antingen anmäla sitt ogillande, anmäla eventuella avvikelser eller anmäla överensstämmelse med de antagna åtgärderna.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

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

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

Icao-rådet är ett permanent organ bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. För perioden 2019–2022 är sju EU-medlemsstater representerade i Icao-rådet.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standarder och rekommenderade metoder, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen ska varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos fördragsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos fördragsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande.

Efter antagandet av en sådan åtgärd måste Icao-staterna anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin överensstämmelse med åtgärden innan den träder i kraft och blir rättsligt bindande.

Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

2.3. Icaos planerade akter och deras förhållande till befintliga unionsbestämmelser

Under sitt 225:e möte, eller eventuella efterföljande möten, förväntas Icao-rådet anta

- ändring 178 av bilaga 1 om globalt erkännande av elektroniska personalcertifikat,
- ändring 47 av bilaga 6 del I om förlängda diversionstidsoperationer (EDTO), räddningsvästar för spädbarn, terrängvarningssystem, varningssystem för avåkning från rullbana samt flygoperativt tillgodoräknande,
- ändring 40 av bilaga 6 del II om flygoperativt tillgodoräknande och relevanta bestämmelser om räddnings- och brandbekämpning för allmänflyget,
- ändring 24 av bilaga 6 del III, som gäller flygoperativt tillgodoräknande, havsbaserade alternativa helikopterdeck för långdistansverksamhet med helikoptrar samt farligt gods,
- ändring 7 av bilaga 7 om registrering, avregistrering och överföring av registrering av luftfartyg,
- ändring 109 av bilaga 8 avseende statens ansvar i händelse av ändringar och reparationer som utförs av tredje part, bestämmelser om brandbekämpning i lastutrymmen och underhåll av luftfartyg som inte är registrerade i den stat som har utfärdat godkännandet för underhållsorganisationen,
- ändring 91 av bilaga 10 volym IV om införande av flygburet kollisionsvarningssystem X (ACAS X) och minskning av förekomsten av falska ACAS-varningar på luftfartyg utrustade med nuvarande ACAS med hybridövervakningskapacitet,
- ändring 17 av bilaga 14 volym I om räddnings- och brandbekämpning för allmänflyget,
- ändring 18 av bilaga 17, som följer av översynen av bilaga 17 vid det trettioandra mötet i luftfartsskyddspanelen (AVSECP/32), som hölls den 31 maj–4 juni 2021, och
- ändring 29 av bilaga 9 om sjukdomsutbrott inom luftfarten och i kampen mot människohandel, till följd av rekommendationerna från det tolfte mötet i arbetsgruppen för förenklade förfaranden (FALP/12) den 13–23 juli 2021.

(de planerade akterna).

Syftena med de planerade akterna är följande:

Ändring 178 av bilaga 1

Införa kapitel 5-specifikationer för personalcertifikat i bilaga 1 avseende införandet av ett elektroniskt system för personalcertifikat (EPL) för att förbättra effektiviteten och det globala erkännandet av sådana certifikat.

Ändringen planeras bli tillämplig från och med den 3 november 2022.

Ändring 47 av bilaga 6 del I

Denna ändring gäller förlängda diversionstidsoperationer (EDTO) och syftar till att ändra kapitel 4 och stryka hela tillägg C. Ändringen gäller viktiga EDTO-system och syftar till att klargöra att den mest begränsande restriktionen gällande ett EDTO-omdirigeringsavstånd inte kan överskridas och att detta måste övervägas vid klarering. Tillägg C, som utgör vägledande material, stryks eftersom EDTO-manualen (dok. 10085) innehåller en fullständig uppsättning riktlinjer för EDTO.

När det gäller räddningsvästar för spädbarn syftar ändringen till att införa en ny anmärkning i bilaga 6 del I med ytterligare vägledning om hur räddningsvästar för spädbarn ska medföras ombord. Det finns ingen rättslig skyldighet för de fördragsslutande staterna att anmäla överensstämmelse med eller avvikelser från anmärkningarna.

När det gäller terrängvarningssystem (GPWS) är avsikten, på grundval av en översyn av nyligen inträffade olyckor, att uppgradera den befintliga rekommendationen till en standard i bilaga 6 del I avseende terrängvarningssystem för luftfartyg med en största certifierad startmassa (MCTOM) på högst 5 700 kg och med tillstånd att transportera fler än fem men högst nio passagerare.

När det gäller varningssystem för avåkning från rullbana är syftet med ändringen att införa en ny standard, tillsammans med nya definitioner i kapitel 1, som kräver att luftfartyg för kommersiella lufttransporter i fortsättningen ska vara utrustade med sådana varningssystem.

Ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II och ändring 24 av bilaga 6 del III avseende prestandabaserade operativa minima vid flygplats (PBAOM) och färdregistratorer

När det gäller flygoperativt tillgodoräknande inom ramen för PBAOM erbjuder PBAOM-konceptet möjligheten att bevilja flygoperativt tillgodoräknande, dvs. tillämpning av lägre minima, baserat på prestandan hos den markbaserade infrastrukturen och luftfartygssystemen.

Ett syfte med ändringarna av bilaga 6 är att undvika hänvisningar till specifika system – såsom system för förstärkt seende (EVS) och siktlinjesindikatorer (HUD) – och att tillhandahålla mer allmän, teknikneutral text för att möjliggöra ytterligare utveckling på detta område. En annan ändring gäller införandet av definitionerna av minimiutrustade luftfartyg och avancerade luftfartyg – eftersom avancerade luftfartyg har ytterligare utrustning utöver den som krävs för driften jämfört med ett minimiutrustat luftfartyg som endast har den utrustning som behövs och därför inte är berättigat till något flygoperativt tillgodoräknande. Denna ändring är ett första steg i införandet av begreppet PBAOM i kommersiell verksamhet för att underlätta förståelsen av begreppet och för att standarderna ska kunna formuleras på ett mer allmänt sätt.

Dessutom ska tillägg H till del I i bilaga 6 utgå eftersom information om användningen av automatiska landningssystem, siktlinjesindikatorer och system för förstärkt seende nu finns i Manual on All-Weather Operations (Doc 9365). De avtalsslutande staterna har ingen juridisk skyldighet att anmäla efterlevnad av eller avvikelser från vägledande material.

När det gäller färdregistratorer syftar ändringen till att ändra befintliga standarder i bilaga 6 för att införa krav på att tillverkare och installatörer av färdregistratorer ska lämna den information som är nödvändigt för att färdregistratorerna ska förbli funktionsdugliga. Kraven klargör också med vilka intervaller färdregistratorerna ska underhållas.

Ändring 40 av bilaga 6 del II och ändring 17 av bilaga 14 volym I avseende bestämmelser om räddning och brandbekämpning för allmänflyget

Syftet med ändringen är att införa en ny rekommendation i bilaga 6 del II avsnitt 2 (General Aviation Operations) och nya standarder i bilaga 6 del II avsnitt 3 (Large and turbojet aeroplanes) och bilaga 14 volym I i kapitel 9.

När det gäller bilaga 6, del II, avsnitten 2 och 3 syftar ändringen till att tydligt identifiera behovet av att operatören överväger tillgången till anordningar och tjänster för räddning och brandbekämpning på en flygplats som är avsedd att användas.

Den föreslagna rekommendationen i bilaga 6 del II avsnitt 2 gör det möjligt för berörda operatörer inom allmänflyget (i EU-systemet NCO-operatörer) att bedöma lämpligheten hos den flygplats som är avsedd att användas och att beakta tillgången till anordningar för räddning och brandbekämpning i sin bedömning. För operatörer som omfattas av bilaga 6 del II avsnitt 3 (i EU-systemet NCC-operatörer), som är skyldiga att ha ett säkerhetsledningssystem, bör behovet av att överväga lämpliga anordningar för räddning och brandbekämpning när de väljer vilken flygplats som ska användas behandlas i operatörens säkerhetsledningssystem.

Icao föreslår dessutom att allmänflyget undantas från bestämmelserna om räddning och brandbekämpning i bilaga 14 – Aerodromes, Volume I – Aerodrome Design and Operations. Vissa stater tolkar den nuvarande texten så att alla flygplatser, oavsett storlek och typ av verksamhet, måste ha särskilda anordningar för räddning och brandbekämpning. För små flygplatser som enbart används av allmänflyget skapar detta en stor börda som har resulterat i en begränsning av driftstiderna eller till och med stängning av flygplatsen. Tillfällig stängning eller begränsade driftstider för flygplatser är i sig en fara, särskilt för luftfartyg avsedda för allmänflyg, som har en mer begränsad bränslekapacitet och som ofta kan endast användas i dagsljus och är mer beroende av väderförhållandena. Det nuvarande kravet på anordningar för räddning och brandbekämpning är inte rimligt, främst därför att små luftfartyg för allmänflyg på grund av att de har liten massa, låga start- och landningshastigheter och begränsad bränslekapacitet sannolikt inte orsakar den typ av start- eller landningsolyckor som skulle kräva en brandkår på flygplatsen.

Ändring 24 av bilaga 6 del III

När det gäller havsbaserade alternativa helikopterdeck för långdistansverksamhet med helikoptrar ändras standarder och rekommenderade metoder i syfte att avskaffa den nuvarande rekommenderade praxisen att inte använda havsbaserade alternativ i farliga områden. Det krävs nu att operatören beaktar alla relevanta faktorer när den beslutar att använda dem. Ändringen gör det möjligt för en operatör att planera för ett havsbaserat alternativ i ett fientligt område, under förutsättning att en riskbedömning har slutförts. Avsikten är att en operatör på ett säkert och effektivt sätt ska kunna hantera optimerad nyttolast i förhållande till kraven på bränsle, räckvidd och omdirigering, samtidigt som åtminstone den säkerhetsnivå som anges i den nuvarande bestämmelsen bibehålls.

När det gäller transport av farligt gods med helikopter är syftet med ändringen att införa ett nytt kapitel 12 i bilaga 6 del III. Det finns för närvarande inga lämpliga standarder i del III, särskilt inte när det gäller bestämmelser om det ansvar som åligger operatörens administrerande stat. Sådana bestämmelser behövs för att slå vakt om en säker tillsyn av verksamheten med farligt gods och för att klargöra kraven för operatörer som inte har tillstånd att transportera farligt gods. Bestämmelserna grundar sig på bestämmelserna i bilaga 6 del I och har anpassats med hänsyn till bilaga 6 del III. Bestämmelserna är förenliga med bestämmelserna för säker transport av farligt gods med flyg (Doc 9284, Technical Instructions).

Ändringarna av bilaga 6 delarna I, II och III och bilaga 14 volym I planeras bli tillämpliga från och med den 3 november 2022.

Ändring 7 av bilaga 7

För att underlätta överföringen av luftfartyg från en stat till en annan, harmonisera nuvarande praxis samt främja öppenhet och enhetlighet i utbytet av uppgifter om luftfartygets ägare mellan stater.

När det gäller registrering av luftfartyg, ändra registreringsbeviset så att det framgår att det har utfärdats till antingen luftfartygets ägare, luftfartygsoperatören eller någon annan. Denna ändring syftar till att återspegla nuvarande affärsmetoder inom luftfartsindustrin, t.ex. leasing, där luftfartyget drivs av en annan enhet än luftfartygets ägare.

När det gäller avregistrering av luftfartyg, införa ett krav på att utfärda ett bevis om avregistrering av luftfartyg när ett luftfartyg avregistreras. För närvarande är formatet och informationen i många staters anmälan eller bevis om avregistrering inte standardiserad, vilket leder till förseningar i registreringen.

Ändring 7 av bilaga 7 planeras bli tillämplig den 2 november 2023. Bestämmelserna om registreringsbevis planeras dock bli tillämpliga den 26 november 2026.

Ändring 109 av bilaga 8

Syftet är att ändra standarderna och de rekommenderade metoderna i bilaga 8 för att öka tydligheten och säkerställa att stater som godkänner ändringar och reparationer (dvs. konstruktionsändringsstater) har en klar förståelse av sitt ansvar för fortsatt luftvärdighet samt att klargöra den konstruktionsmässiga kapaciteten för brandbekämpning i lastutrymmen i stora flygplan, helikoptrar och små flygplan. Dessutom läggs en anmärkning till som klargör att de föreslagna bestämmelserna i kapitel 6 i del II inte hindrar en underhållsorganisation från att utföra underhåll på luftfartyg som inte är registrerade i den stat som utfärdade godkännandet för underhållsorganisation och underhåll av luftfartyg utan registrering. Det finns ingen rättslig skyldighet för de fördragsslutande staterna att anmäla överensstämmelse med eller avvikelser från anmärkningarna.

Tillämpningsdatumet för ändring 109 av bilaga 8 är den 3 november 2022.

Ändring 91 av bilaga 10 volym IV

Syftet är att ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder i bilaga 10 volym IV för att införa bestämmelser om ett flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS X) för att förbättra säkerheten, minska antalet onödiga varningar, införa nya förfaranden och göra det möjligt att använda andra övervakningskällor till stöd för nya luftfartygstyper och minska förekomsten av falska ACAS-varningar. Ändringen planeras bli tillämplig från och med den 3 november 2022.

Ändring 18 av bilaga 17

Syftet är att införa nya och/eller att ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder i bilaga 17 till Chicagokonventionen när det gäller säkerhetskultur, säkerhetsprogram för luftfartygsoperatörer, metoder för att upptäcka sprängämnen i lastrumsbagage, och nationella program för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet av den civila luftfarten. Ändring 18 planeras bli tillämplig i november 2022.

Ändring 29 av bilaga 9

Den föreslagna ändring 29 av bilaga 9 omfattar bland annat nya och/eller reviderade bestämmelser om folkhälsorelaterade krissituationer, säkerhet i fråga om rese- och hälsointyg,

hjälp- och repatrieringsflygningar, underlättande av lufttransporter för personer med funktionsnedsättning, hjälp till offer för flygolyckor och deras familjer, människohandel samt en mindre ändring i ett meddelande gällande passageraruppgifter (PNR) för att precisera begreppet ”push”.

Särskilt när det gäller hälsa godkände luftfartskommittén (ATC) (C-DEC 219/3) den 15 april 2020 ett mandat att tillsätta en arbetsgrupp som fick i uppdrag att se över alla hälsorelaterade standarder och rekommenderade metoder i bilaga 9 och tillhörande vägledande material, utarbeta förslag till nya och eller reviderade bestämmelser i bilaga 9 och utarbeta relevant vägledande material. Dessa är utformade för att tillhandahålla effektiva Icao-åtgärder som stater kan genomföra via sina luftfartsmyndigheter med krav för både luftfartygs- och flygplatsoperatörer samt andra berörda parter.

Arbetsgruppen har, i samband med att ha övervägt att införa nya och reviderade hälsorelaterade standarder och rekommenderade metoder, föreslagit nya definitioner och ändringar av kapitel 1 (insektssanering och desinfektion av luftfartyg), kapitel 6 (om flygplatsens beredskapsplan för att täcka hälsokriser), kapitel 8 (om insamling av hälsodokumentation och främjande av digitala lösningar när så är möjligt) och enades om att införa ett nytt kapitel (kapitel 10) i bilaga 9 – Facilitation. Det nya kapitel 10 syftar till att gruppera nya och reviderade hälsorelaterade standarder och rekommenderade metoder, däribland omplacering av vissa befintliga hälsorelaterade standarder och rekommenderade metoder från andra kapitel i bilaga 9 till det föreslagna nya kapitel 10. Detta kapitel kommer att bestå av 3 avsnitt: - A. Det internationella hälsoreglementet och därmed sammanhängande åtgärder. B. Inspektion av hälsorelaterad dokumentation. C. Förebyggande och begränsning av smittsamma sjukdomar. På grund av det intensiva arbetet med de nya och reviderade standarderna och rekommenderade metoderna och tidsbegränsningarna kunde arbetsgruppen dock inte gruppera standarderna och de rekommenderade metoderna för att fullt ut inrätta ett nytt kapitel 10.

Under sitt tolfte möte granskade Icaos panel för förenklade förfaranden arbetsgruppens rekommendationer och dess föreslagna standarder och rekommenderade metoder med ytterligare kommentarer och tog med dem i sin slutrapport. Vissa standarder och rekommenderade metoder har ändrats under panelens gång, och samförstånd mellan deltagarna nåddes till slut. Diskussionerna handlade om kontaktspåringspolicyn och hälsodokumentationens status vid inresa eller transitering. Panelen har dessutom gått med på att införa smärre ändringar av formuläret för lokalisering av passagerare.

Dessutom har Icaos arbetsgrupp mot människohandel (Facilitation Panel Working Group on Human Trafficking, WGHT) utarbetat en övergripande strategi. Detta omfattar utarbetande av riktlinjer och beviljande av stöd till medlemsstaterna för att

- a) skapa och genomföra en övergripande strategi för att underlätta kampen mot människohandel inom den civila luftfarten, och
- b) fastställa strategier och protokoll som gäller hantering av fall av misstänkt människohandel, däribland tydliga riktlinjer för rapportering till brottsbekämpande organ, hantering av fall av potentiell människohandel och samordning med statliga organ, stater och berörda parter (inbegripet flygplatser och flygbolag).

Denna övergripande strategi kompletterar Icaos befintliga strategier mot människohandel samt vägledning och andra resurser som utvecklats för att vägleda luftfartssektorn i dess insatser mot människohandel, inbegripet en allmän resolution, två rekommenderade metoder, utbildningsriktlinjer, rapporteringsriktlinjer, ett utbildningsprogram och en undersökning i medlemsstaterna.

Dessa ändringar som beskrivs i ändringsförslag 29 planeras bli tillämpliga i november 2022.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

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

Ändring 178 av bilaga 1 om globalt erkännande av elektroniska personalcertifikat (EPL)

Som svar på rekommendationerna från det 39:e mötet i Icao-församlingen analyserade Icaos sekretariat möjligheten att utveckla standarder som ska ingå i bilaga 1 – Personnel Licensing, för att införa ett elektroniskt system för personalcertifikat i syfte att förbättra säkerheten och effektiviteten. Analysen visade att en ändring av bilaga 1 som gör det möjligt att valfritt använda elektroniska personalcertifikat var genomförbar så länge som särskild uppmärksamhet ägnas åt att undvika att lägga en orimlig börda på andra stater som ska behöva kontrollera ett certifikats äkthet och giltighet. Det inrättades en arbetsgrupp för elektroniska personalcertifikat (EPL-TF) som bland annat fick i uppdrag att granska den analys som gjorts av Icaos sekretariat och att utarbeta förslag till bestämmelser som noga beaktar andra staters erkännande av elektroniska certifikat.

Medlemsstaterna har rådfrågats om de föreslagna ändringarna genom Icaos skrivelse AN 12/1.1.25–20/112, inbegripet förslagen till ändring av bilaga 1 till Chicagokonventionen.

De ändringar som ursprungligen föreslogs i skrivelse AN 12/1.1.25–20/112 avser införandet av elektroniska personalcertifikat i självständiga elektroniska mobila skärmanordningar utöver de certifikat som utfärdats på förstklassigt papper eller på annat lämpligt material, inbegripet plastkort.

Till följd av Easas rekommendation om skrivelse AN 12/1.1.25–20/112 erkände många EU-medlemsstater de relevanta fördelarna med ett elektroniskt certifikat och förutser inga specifika nackdelar.

De planerade ändringarna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen, nämligen kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011¹ och kommissionens förordning (EU) 2015/340². Icaos nya standarder och rekommenderade metoder kommer att behöva införas i EU-lagstiftningen i syfte att ändra den nuvarande rättsliga ramen för att reglera format, typ och certifiering av självständiga mobila visuella elektroniska bildskärmar samt möjligheten att få tillgång till relevanta data med och utan internetuppkoppling, samtidigt som personuppgifters integritet och säkerhet skyddas.

Ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III och ändring 17 av bilaga 14 volym I

¹ 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).

² 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).

Ändring 47 av bilaga 6 del I om förlängda diversionstidsoperationer (EDTO) bör införlivas i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012³.

Ändring 47 av bilaga 6 del I om räddningsvästar för spädbarn motsvarar de befintliga bestämmelserna i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om att flytvästar eller motsvarande flytanordningar för spädbarn ska medföras ombord. Detsamma gäller terrängvarningssystem (GPWS). Easa lämnade information till stöd för Icaos kostnadsnyttoanalys. Analysen visade på en positiv kostnads-nyttoanalys för denna ändring när det gäller framtida montering, men inte tillräckligt för att motivera en eftermontering. Det kommer inte att krävas några ändringar av EU:s regler.

Ändring 47 av bilaga 6 del I om varningssystem för avåkning från rullbana (ROAAS) motsvarar de befintliga reglerna i kommissionens förordning (EU) 2015/640⁴. Det kommer inte att krävas några ändringar av EU:s regler.

Ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II och ändring 24 av bilaga 6 del III avseende flygoperativt tillgodoräknande i samband med prestandabaserade operativa minima vid flygplats (PBAOM) motsvarar befintliga regler i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012. Det kommer inte att krävas några ändringar av EU:s regler.

Ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II och ändring 24 av bilaga 6 del III avseende färdregistratorer. Flera stater har hindrats i sin utredning av olyckor och allvarliga tillbud därför att färdregistratorssystemen (färdregistratorssystem och/eller ljudregistratorssystem) som installerats på det berörda luftfartyget inte underhållits så de var funktionsdugliga. Detta ledde till problem med de inspelningsfiler som hämtades från färdregistratorn (t.ex. saknade uppgifter, ogiltiga parametervärden eller obegriplig ljudinspelning). En bidragande faktor till problemet är att den information som behövs för att hålla färdregistratorssystem funktionsdugliga ofta är ofullständig. Operatörer ska säkerställa fortsatt funktionsduglighet hos färdregistratorssystem, men utan lämplig information kan de inte uppfylla detta krav.

Förslagen i Icao-skrivelse SP 55/4–20/94 ändrar Icao-standarderna i tillägg 8 till bilaga 6 del I, tillägg 2.3 till bilaga 6 del II och tillägg 4 till bilaga 6 del III. Förslagen har till syfte att

1. ändra de Icao-standarder som är tillämpliga på tillverkaren av färdregistratorssystemet och införa Icao-standarder som är tillämpliga på installatören av färdregistratorssystemet, i syfte att kräva att dessa organisationer tillhandahåller den information som är tillräcklig för att operatörerna ska kunna upprätthålla färdregistratorernas funktionsduglighet och att
2. ändra de Icao-standarder som är tillämpliga på en underhållsuppgift för färdregistratorn (så kallad kalibrering av färdregistratorn) i syfte att klargöra underhållsintervallen.

I en rekommendation till svar på denna skrivelse, som skickades till EU:s medlemsstater, stödde Easa avsikten med de föreslagna ändringarna som beskrivs i punkt 1, men föreslog

³ 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).

⁴ 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).

vissa ändringar av deras lydelse. Vad gäller punkt 2 påpekade Easa att en av de Icao-standarder som föreslås ändras i stället bör utgå.

Tolv EU-medlemsstater upprepade Easas analys och kommentarer i sitt svar på Icaos skrivelse SP 55/4–20/94. Övriga EU-medlemsstater besvarade inte denna skrivelse.

Efter samrådet om skrivelse SP 55/4–20/94 godtogs de icke-redaktionella ändringar som föreslagits av Easa och EU:s medlemsstater av Icaos sekretariat, med undantag för den Icao-standard som Easa hade föreslagit att ska utgå. De planerade ändringarna kommer inte att påverka EU-förordningarna, men de kommer sannolikt att leda till att vissa godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) ändras avseende vissa driftsregler (Air Operations Rules) och/eller mindre ändringar av certifieringsspecifikationerna (CS-ETSO, CS-25 och CS-29).

Ändring 40 av bilaga 6 del II och ändring 17 av bilaga 14 volym I om bestämmelser för räddning och brandbekämpning för allmänflyg bör införlivas i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 respektive kommissionens förordning (EU) nr 139/2014⁵.

I ändring 24 av bilaga 6 del III, som rör havsbaserade alternativa helikopterdeck för långdistansverksamhet med helikoptrar föreslås både säkerhetskriterier och krav på godkännande. Dessa förslag motsvarar bestämmelserna i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012. Det kommer inte att krävas några ändringar av EU:s bestämmelser.

Ändring 24 av bilaga 6 del III om farligt gods kräver ingen ändring av EU-förordningar eftersom det i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 hänvisas direkt till Icaos bilaga 18 och tillhörande tekniska anvisningar.

Ändring 7 av bilaga 7 om registrering, avregistrering och överföring av registrering av luftfartyg

Ändring 7 av bilaga 7 fastställer formerna för genomförandet av registreringen av luftfartyg genom att mallen för registreringsbeviset anpassas och en mall för avregistreringsbeviset införs.

Bevis om registrering eller avregistrering av luftfartyg regleras för närvarande inte i EU-lagstiftningen men ändring 7 av bilaga 7 avser ett område som omfattas av förordning (EG) nr 1008/2008⁶ som fastställer den allmänna ramen för registrering av luftfartyg på EU-nivå. Den vägledande principen för ändring 7 av bilaga 7 för att [underlätta överföring av luftfartyg från en stat till en annan kommer från bestämmelserna i förordning \(EG\) nr 1008/2008](#).

Ändring 109 av bilaga 8 om statens ansvar vid ändringar och reparationer som utförs av tredje part

Ändringen av bilaga 8 delarna I och II, kapitel 4 förtydligar det ansvar som åligger den stat där konstruktionsändringen utförs och gör tillräcklig åtskillnad mellan denna stat och luftfartygets, motorns eller propellerns ursprungliga konstruktions- eller tillverkningsstat. Detta inbegriper mottagande och utvärdering av information om defekter och utarbetande och spridning av obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet. De nya standarderna och rekommenderade metoderna gäller endast ett förtydligande av ansvaret för att lämna

⁵ 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).

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet endast eftersom befintliga standarder och rekommenderade metoder redan kräver att utformningen och/eller tillverkningen av dessa ändringar och/eller reparationer ska godkännas av det berörda luftfartygets registreringsstat.

Det system genom vilket Easa fullgör sitt ansvar (som konstruktionsstat eller konstruktionsändringsstat) föreskrivs redan i kommissionens förordning (EU) nr 748/2012⁷. Detta system omfattar mottagande och utvärdering av information och defekter samt utveckling och spridning av obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet.

Ändring 109 av bilaga 8 om bestämmelser om brandbekämpning i lastutrymmen

Ändringsförslaget förtydligar den konstruktionsmässiga kapaciteten för brandbekämpning i lastutrymmen i stora flygplan. Genom detta ändringsförslag införs inga nya krav för den nuvarande flottan. I stället anpassas språket till vad som krävs i de nuvarande luftvärdighetsreglerna i konstruktionsstaterna och som redan har godkänts för den befintliga flottan och som gäller för nykonstruerade luftfartyg.

Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 påverkas inte av dessa föreslagna standarder och rekommenderade metoder, eftersom de tillhörande kraven redan avspeglas i den certifieringsspecifikation (CS-25 ”Stora flygplan”) som Easa har utfärdat i enlighet med artikel 76.3 i förordning (EU) 2018/1139.

Genom ändringsförslaget införs dessutom nya bestämmelser som kräver (för stora flygplan) och rekommenderar (för helikoptrar och små flygplan) att innehavaren av konstruktionsgodkännandet ska förse operatören med information om den certifierade brandskyddskapaciteten i lastutrymmena för nytillverkade luftfartyg och nykonstruerade luftfartyg. Easa deltog i utarbetandet av dessa standarder och rekommenderade metoder och anser att de kommer att hjälpa operatörerna att fastställa begränsningarna för specifika brandbekämpningssystem i luftfartygs lastutrymmen.

Dessa nya standarder och rekommenderade metoder kommer att påverka kommissionens förordning (EU) 2015/640. Easa har för avsikt att planera en regeluppdatering för att införliva dessa standarder och rekommenderade metoder när de väl har antagits av Icao-rådet.

Ändring 91 av bilaga 10 volym IV

Efter genomförandedatumet kommer det att finnas en blandad flotta av luftfartyg utrustade med ACAS X/TCAS 7.1 som skulle behöva vara kompatibla med marksystemen. Effekterna av en sådan blandad flotta på leverantörer av flygtrafiktjänster ska identifieras och beskrivas ytterligare av Icao. Även om den tidigare skrivelsen inte fångar upp detta kommer leverantörer av flygtrafiktjänster, för att underlätta utredningen av tillbud, att behöva uppdatera sitt marksystem för att extrahera ACAS-programvarans delnummer. Dessutom kan leverantörer av flygtrafiktjänster som använder föreslagna undanmanövrer (RA) att behöva anpassa avkodningen av RA-rapporterna, beroende på vilken detaljerad RA-rapportinformation som visas för deras flygledare. Eftersom det finns operativa skillnader mellan ACAS II och ACAS Xa ska effekten av sådana skillnader beskrivas i detalj i ACAS-handboken (dok. 9863).

⁷ 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 utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

För luftfartygsoperatörer kommer effekten att vara begränsad eftersom införandet av ACAS X-utrustning är frivilligt. De viktigaste skillnaderna i ACAS X är kollisionsavvärjande programvara och källorna till övervakningsdata. Eftersom kollisionsavvärjningsalgoritmen är synlig för piloten och med tanke på den minskade sannolikheten för att en pilot får en ACAS II RA-varning, kan det i kombination med att förfarandena förblir desamma hävdas att utbildning kanske inte behövs. I potentiella konfliktsituationer där ett ACAS-ingripande är nödvändigt ger dock ACAS Xa anmälningar om undanmanövrer med liknande, men inte identiska, varningar, varaktighet och sekvenser som TCAS II, version 7.1. Eftersom denna optimerade säkerhetslogik förväntas minska antalet onödiga varningar i andra situationer än konfliktsituationer, får ACAS Xa-varningar inte ges på samma villkor som för TCAS II, version 7.1.

Eftersom det finns operativa skillnader mellan ACAS II med kollisionsavvärjande programvara i version 7.1 och ACAS Xa (även om förfarandena är desamma), är det nödvändigt att fånga upp skillnaderna. I ändringsförslaget anges faktiskt att det vägledande materialet för både TCAS 7.1-konforma system och ACAS X-konforma system finns i handboken Airborne Collision Avoidance System (ACAS) (dok. 9863). Arbetet med att ändra ACAS-handboken (dok. 9863) har dock ännu inte slutförts.

Det europeiska regelverket behöver uppdateras så att det omfattar användningen av ACAS X.

De berörda bestämmelserna och/eller tillhörande vägledande material omfattar kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011⁸ om krav på användning av luftrummet och operativa förfaranden för att undvika kollisioner i luften och kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift. Andra förordningar och därmed sammanhängande godtagbara sätt för efterlevnad och vägledande material kan påverkas. Easas certifieringsspecifikation för luftburen kommunikation, navigering och övervakning (CS-ACNS) samt certifieringsspecifikationer för ETSO-tillstånd (CS-ETSO) skulle också kräva uppdateringar.

Ändring 18 av bilaga 17

Icaos luftfartsskyddspanel genomförde vid sitt trettioandra möte, som hölls virtuellt den 31 maj–4 juni 2021, en granskning av bilaga 17. Under sitt elfte sammanträde inom ramen för sitt 223:e möte den 25 juni 2021 behandlade Icao-rådet förslagen om ändring av bilaga 17. Icaos generalsekreterare informerade staterna om förslaget till ändring 18 av bilaga 17 genom skrivelse AS 8/2.1–21/48 Confidential av den 20 juli 2021.

Syftet med de föreslagna ändringarna är att införa nya och/eller att ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder i bilaga 17 när det gäller säkerhetskultur, säkerhetsprogram för luftfartygsoperatörer, metoder för att upptäcka sprängämnen i lastrumsbagage, och nationella program för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet av den civila luftfarten.

De flesta nya eller reviderade bestämmelser som införs genom ändring 18 av bilaga 17 kommer inte att kräva någon ändring av unionslagstiftningen eftersom de redan ingår i den. En ny standard som införts på området förebyggande säkerhetsåtgärder kräver dock en ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998⁹. En sådan ändring

⁸ 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).

⁹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, EUT L 299, 14.11.2015, s. 1.

kommer att säkerställa att förfarandena för att hantera oidentifierat bagage utvidgas till att även omfatta misstänkta föremål.

Ändring 29 av bilaga 9

De flesta av de nya eller reviderade bestämmelser som föreslås i ändring 29 av bilaga 9 kräver inte någon ändring av unionslagstiftningen eftersom den redan innehåller bestämmelser om genomförande av dessa standarder. När det gäller delen om människohandel omfattar den transportrelaterade nationella lagstiftningen Europeiska unionens råds rambeslut från 2002 om förstärkning av den straffrättsliga ramen för att förhindra underlättande av inresa, transitering och vistelse utan tillstånd¹⁰, Europarådets konvention om åtgärder mot människohandel från 2005¹¹, och EU-direktivet från 2011 om förebyggande och bekämpande av människohandel och om skydd av dess offer¹². När det gäller PNR-uppgifter har endast en förklarande not för att precisera begreppet ”push” ändrats. Dessa aspekter omfattas redan av direktiv 2016/681 om användning av passageraruppgiftssamlingar (PNR-uppgifter) för att förebygga, upptäcka, utreda och lagföra terroristbrott och grov brottslighet¹³.

3.2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

Unionen erkänner behovet av att upprätta ett harmoniserat regelverk på internationell nivå.

Införandet av ett system med elektroniska certifikat ses som en fördel och bör stödjas.

De föreslagna ändringarna av bilagorna 6 och 14 volym I omfattar havsbaserade alternativa helikopterdeck, räddnings- och brandbekämpning för allmänflyget och ett antal vägledning som härrör från det femte och det sjätte mötet i Flight OPS-panelen, samt färdregistratorers fortsatta funktionsduglighet. Eftersom de flesta av de nya ändringarna av bilaga 6 motsvarar befintliga EU-regler och de övriga anses lämpliga, är den föreslagna ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar att stödja ändringarna.

Eftersom de flesta av de nya standarder och rekommenderade metoder i ändring 109 av bilaga 8 motsvarar befintliga EU-regler och de övriga anses lämpliga, är den föreslagna ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar att stödja förslaget.

Dessutom erkänner unionen behovet av att säkerställa harmoniserade säkerhetsnivåer och att genomföra förbättrad teknik i enlighet med förslaget till ändring av bilaga 10 volym IV.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar avseende de föreslagna ändringarna av Chicagokonventionen, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar de föreslagna ändringarna utan att ändra dem väsentligt, bör därför vara att inte anmäla ogillande och att anmäla överensstämmelse med de antagna åtgärderna, som svar på respektive skrivelser från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna Icao-standarderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa standarder, dvs. den 3 november 2022, bör en avvikelse från dessa specifika standarder anmälas till Icao, men endast under den tid som krävs för att slutföra deras genomförande i unionslagstiftningen.

¹⁰ Rådets rambeslut av den 28 november 2002 om förstärkning av den straffrättsliga ramen för att förhindra hjälp till olaglig inresa, transitering och vistelse (EGT L 328, 5.12.2002, s. 1).

¹¹ Europarådets konvention om åtgärder mot människohandel (CETS nr 197), finns på <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/36/EU av den 5 april 2011 om förebyggande och bekämpande av människohandel, om skydd av dess offer och om ersättande av rådets rambeslut 2002/629/RIF, EUT L 101, 15.4.2011, s. 1.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/681 av den 27 april 2016 om användning av passageraruppgiftssamlingar (PNR-uppgifter) för att förebygga, förhindra, upptäcka, utreda och lagföra terroristbrott och grov brottslighet, EUT L 119, 4.5.2016, s. 132.

Den föreslagna ändringen 18 av bilaga 17 innehåller bland annat nya och/eller reviderade bestämmelser om en ny rekommenderad praxis om säkerhetskultur, en ny standard för säkerhetsprogram för luftfartygsoperatörer, en ny standard för metoder för att upptäcka sprängämnen i lastrumsbagage, och en ny standard med en beskrivning av väsentliga delar av ett nationellt program för kvalitetskontroll av säkerheten inom den civila luftfarten.

Alla dessa bestämmelser syftar till att stärka grundscenariot för det globala luftfartsskyddet och bör därför stödjas i sin helhet. De flesta av de föreslagna bestämmelserna ingår redan i unionslagstiftningen och är därmed genomförda av medlemsstaterna.

Syftet med ändring 7 av bilaga 7 är att **underlätta överföringen av luftfartyg från en stat till en annan. Genom att tillåta registrering av luftfartyg i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland bygger befintliga EU-regler på samma princip.** Detta ändringsförslag bör därför stödjas.

Ändring 29 av bilaga 9 syftar till att öka beredskapen inför framtida pandemier genom att dra lärdom av erfarenheterna av covid-19-pandemin och fastställa en första lämplig insats på hälsoområdet vid eventuella framtida pandemier, men även till att ytterligare bekämpa människohandel genom att upprätta en omfattande strategi. Dessutom innehåller detta ändringsförslag mindre men användbara ändringar av repatrieringsflygningar och lufttransport av passagerare med funktionshinder och en ändring av en not i avsnittet om passageraruppgiftssamlingar (PNR). Detta ändringsförslag bör därför stödjas.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

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

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet¹⁴.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”¹⁵.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

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

I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderade metoder, vilka är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. Dessa är akter med rättslig verkan. Anmälningar avseende ogillanden och avvikelser, och villkoren för dessa anmälningar, kan påverka vissa rättsliga verkningar av dessa akter. Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

¹⁴ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

¹⁵ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

De flesta av de planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftning, närmare bestämt kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011, kommissionens förordning (EU) 2018/1139, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, kommissionens förordning (EU) 2015/640, förordning (EG) nr 1008/2008, kommissionens förordning (EU) nr 139/2014, kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 och kommissionens förordning (EU) 2015/1998.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

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

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den antagna akten avser den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna rådsbeslutet är artikel 100.2 i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 225:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (Icao) vad gäller det planerade antagandet av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till konventionen angående internationell civil luftfart

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och av följande skäl:

- (1) Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Unionens medlemsstater är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sju medlemsstater är för närvarande representerade i Icao-rådet.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och utforma dem som bilagor till Chicagokonventionen.
- (4) Icao-rådet ska vid sitt 225:e möte anta ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till konventionen angående internationell civil luftfart.
- (5) Huvudsyftet med ändringen av bilaga 1 är att göra det möjligt att införa ett elektroniskt system för certifiering av personal (electronic personnel licensing system) i syfte att förbättra effektiviteten.
- (6) Huvudsyftet med ändringarna av delarna I, II och III i bilaga 6 är att stärka Chicagokonventionens rättsliga ram för fortsatt funktionsduglighet för färdregistratorer, förtydliga bestämmelserna om förlängda diversionstidsoperationer (EDTO) och räddningsvästar för spädbarn, föreskriva terrängvarningssystem (GPWS) på vissa flygplan, lägga till en ny standard för att under vissa förhållanden utrusta flygplan med varningssystem för avakning från rullbana (ROAAS), tillhandahålla flygoperativt tillgodoräknande i samband med prestandabaserade operativa minima vid flygplats (PBAOM), säkerställa att lämpliga anordningar och tjänster för räddning

och brandbekämpning finns tillgängliga på den flygplats som är avsedd att användas, uppdatera bestämmelserna om havsbaserade alternativa helikopterdeck för långdistansverksamhet med helikoptrar, lägga till bestämmelser om transport av farligt gods i helikoptrar och uppdatera åtföljande utbildningsbestämmelser.

- (7) Huvudsyftet med ändringen av bilaga 14 volym I om räddnings- och brandbekämpning för allmänflyget är att undanta allmänflyget från bestämmelserna om räddning och brandbekämpning i bilaga 14.
- (8) Huvudsyftet med ändringen av bilaga 7 är att underlätta överföringen av luftfartyg från en stat till en annan genom att anpassa mallen för registreringsbeviset och införa en mall för avregistreringsbeviset.
- (9) Huvudsyftet med ändringen av bilaga 8 är att skapa större klarhet och säkerställa att stater som godkänner ändringar och reparationer har en tydlig förståelse för sitt ansvar för fortsatt luftvärdighet och att klargöra konstruktionskapaciteten för brandbekämpning i lastutrymmen i stora flygplan, helikoptrar och små flygplan.
- (10) Huvudsyftet med ändringen av bilaga 10 volym IV är att införa ACAS X och att minska förekomsten av falska ACAS-varningar.
- (11) Huvudsyftet med ändring 18 av bilaga 17 är att införa nya och/eller ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder i bilaga 17 som rör säkerhetskultur, säkerhetsprogram för luftfartygsoperatörer, metoder för att upptäcka sprängämnen i lastrumsbagage, och nationella program för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet på det civila området.
- (12) Huvudsyftet med ändring 29 av bilaga 9 är att öka staternas beredskap inför framtida pandemier genom att dra lärdom av erfarenheterna av covid-19-pandemin och i bilaga 9 fastställa en första lämplig insats på hälsoområdet med tanke på framtida pandemier. Ändringen gäller vidare kampen mot människohandel genom fastställandet av standarder för en övergripande strategi. Dessutom omfattar ändringen mindre men användbara ändringar avseende repatrieringsflyg och lufttransport av passagerare med funktionsnedsättning och en ändring av en anmärkning i avsnittet om passageraruppgifter (PNR) där begreppet ”push” preciseras.
- (13) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till Chicagokonventionen på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionslagstiftning, närmare bestämt kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011, kommissionens förordning (EU) 2018/1139, kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, kommissionens förordning (EU) 2015/640, kommissionens förordning (EU) nr 139/2014, kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 och kommissionens förordning (EU) 2015/1998.
- (14) Unionens ståndpunkt vid Icao-rådets 225:e möte eller vid ett senare möte med avseende på antagandet av den planerade ändringen 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till Chicagokonventionen enligt vad som anges i skrivelserna AN 12/1.1.25–20/112, AN 11/1.1.34–20/75, AN 3/45–20/85 och AN 3/1.2–20/76, AN 7/1.3.105–20/42, SP 55/4–20/94, AS 8/2.1–21/48 Confidential, EC 6/3 – 21/67 bör vara att stödja dessa

ändringar i deras helhet. Denna ståndpunkt bör uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.

- (15) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till Chicagokonventionen, som ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom en skrivelse enligt Icaos förfarande, bör vara att inte anmäla sitt ogillande och att anmäla överensstämmelse, förutsatt att ändringarna antas utan väsentliga ändringar. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa standarder och rekommenderade metoder, bör en avvikelse från dessa särskilda standarder och rekommenderade metoder anmälas till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen för den period under vilken avvikelsen föreligger.
- (16) Denna ståndpunkt bör uttryckas av unionens samtliga medlemsstater.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets 225:e möte, eller vid ett senare möte, ska vara att stödja den föreslagna ändringen 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till Chicagokonventionen i deras helhet.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar den föreslagna ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I, ändring 18 av bilaga 17 och ändring 29 av bilaga 9 till Chicagokonventionen som avses i punkt 1, ska vara att inte anmäla sitt ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden, som svar på respektive skrivelser från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa ska Icao underrättas om denna avvikelse.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet, vilka ska handla gemensamt.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av samtliga medlemsstater.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande