EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til bilag 1, 3, 4 og 6 (del I, II og III), bilag 10 (bind I og II), bilag 11 og 14 (bind I og II) og bilag 15 og 16 (bind I, II og III) til konventionen angående international civil luftfart og i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart vedrørende vedtagelsen af ændring 46 og 39 til bilag 6(del I og II) til denne konvention i forbindelse med udsættelse af det fremtidige udstyrskrav til 25-timers cockpit voice recordere (CVR) for at undgå utilsigtede konsekvenser som følge af nødsituationen forårsaget af covid-19

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører:

- Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om de uoverensstemmelser, der skal meddeles ICAO vedrørende følgende ændringer i bilagene til konventionen angående international civil luftfart, som er vedtaget af ICAO-Rådet på dets 219. møde og offentliggjort af:

– ICAO's skrivelse 20/19 om vedtagelsen af ændringsforslag 176 til bilag 1

– ICAO's skrivelse 20/16 om vedtagelsen af ændringsforslag 79 til bilag 3

– ICAO's skrivelse 20/23 om vedtagelsen af ændringsforslag 61 til bilag 4

– ICAO's skrivelse 20/18 om vedtagelsen af ændringsforslag 44 til bilag 6, del I

– ICAO's skrivelse 20/31 om vedtagelsen af ændringsforslag 37 til bilag 6, del II

– ICAO's skrivelse 20/32 om vedtagelsen af ændringsforslag 23 til bilag 6, del III

– ICAO's skrivelse 20/20 om vedtagelsen af ændringsforslag 92 til bilag 10, bind I

– ICAO's skrivelse 20/21 om vedtagelsen af ændringsforslag 92 til bilag 10, bind II

– ICAO's skrivelse 20/39 om vedtagelsen af ændringsforslag 52 til bilag 11

– ICAO's skrivelse 20/35 om vedtagelsen af ændringsforslag 15 til bilag 14, bind I

– ICAO's skrivelse 20/22 om vedtagelsen af ændringsforslag 9 til bilag 14, bind II

– ICAO's skrivelse 20/24 om vedtagelsen af ændringsforslag 41 til bilag 15

– ICAO's skrivelse 20/28 om vedtagelsen af ændringsforslag 13 til bilag 16, bind I

– ICAO's skrivelse 20/29 om vedtagelsen af ændringsforslag 10 til bilag 16, bind II

– ICAO's skrivelse 20/30 om vedtagelsen af ændringsforslag 1 til bilag 16, bind III

- den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 221. møde i ICAO-Rådet i forbindelse med den planlagte vedtagelse af ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, vedrørende udsættelse af det fremtidige udstyrskrav til 25-timers cockpit voice recordere (CVR) for at undgå utilsigtede konsekvenser som følge af nødsituationen forårsaget af covid-19;

– - den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO's meddelelse om vedtagelse af ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, i en skrivelse, hvori medlemsstaterne opfordres til enten at meddele, at de ikke godkender ændringen,

meddele uoverensstemmelser eller meddele, at de overholder den vedtagne foranstaltning.

2. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") tager sigte på at regulere den internationale lufttransport. Chicagokonventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. I perioden 2019-2022 er syv EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, som er opført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelse af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der er optaget som bilag til Chicagokonventionen.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal ICAO-stater enten meddele, at de ikke godkender ændringen, meddele uoverensstemmelser eller meddele, at de overholder den vedtagne foranstaltning, før foranstaltningen træder i kraft og bliver retligt bindende.

I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i alle henseender at overholde en sådan international standard eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international standard eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller praksis, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale standard, straks meddele Organisationen for International Civil Luftfart uoverensstemmelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale standard.

2.3. Retsakter vedtaget på det 219. møde i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart og deres forbindelse med de eksisterende EU-bestemmelser

På sit 219. møde har ICAO-Rådet vedtaget ændringer af bilag til Chicagokonventionen, jf. afsnit 1 ovenfor. De ICAO-skrivelser, der informerer de kontraherende ICAO-stater om vedtagelsen af ændringerne, minder staterne om deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 om at meddele ICAO eventuelle uoverensstemmelser, der måtte opstå.

En oversigt over de forskellige ændringsforslag til bilagene, som vedtaget af ICAO-Rådet på dets 219. møde, beskrives nedenfor, med yderligere oplysninger som anført i bilaget til den foreslåede rådsafgørelse.

2.3.1. Ændring 176 til bilag 1 om certifikater for luftfartspersonale

Ændringsforslag 176 til ICAO's bilag 1 følger af de anbefalinger, der er udarbejdet af ICAO's Competency-based Training and Assessment Task Force (CBTA-TF) og ICAO's sekretariat,

og vedrører tilpasning til ændring 5 til Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, dokument 9868)/nye definitioner, ajourfører kravene til flyveledere/flyklarerere, indeholder en ændring af bestemmelserne for VTOL-luftfartøjer og en udskydelse af deres anvendelse og indfører bestemmelser om uddannelse af flyveledere, som forestås af instruktører på arbejdsstedet.

Ændringerne berører forordning (EU) nr. 1178/2011 om flybesætninger[1], forordning (EU) nr. 1321/2014 om fortsat luftdygtighed[2] og forordning (EU) 2015/340 om flyveledere[3]. Ændringerne er i det væsentlige omfattet af EU-lovgivningen. Visse ændringer er nødvendige for at tilpasse formuleringen af definitioner, afspejle redaktionelle ændringer og et krav om tilsyn fra en egnet instruktør i flyvelederernes hvervet. Sidstnævnte, samt gennemførelsen af visse definitioner i EU-reglerne, kræver, at uoverensstemmelser meddeles ICAO i en begrænset periode. Det forventes, at de relevante ændringer af EU-reglerne vil blive foretaget i 2020 og 2021.

2.3.2. Ændring 79 til bilag 3 om meteorologiske tjenester til international luftfart

Efter ændring 79 til ICAO's bilag 3 skal Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[4] ajourføres.

Størstedelen af ændringerne anses for at have en minimal indvirkning på interessenter i EU og vil generelt være til gavn for den driftsmæssige sikkerhed og effektivitet. I en række tilfælde kræves der softwareopdateringer, og disse anses for at være håndterbare og stå i et rimeligt forhold til de forventede fordele. Som sådan forventes det, at mange af ændringerne vil blive gennemført i EU-forordningerne senest i tredje kvartal af 2021 uden ændringer og i henhold til de respektive procedurer, som EASA har iværksat. Indtil vedtagelsen af disse reguleringsmæssige ændringer skal der gives meddelelse om mange af ændringerne som en uoverensstemmelse.

2.3.3 Ændringsforslag 61 til bilag 4 om aeronautiske kort

I henhold til punkt AIS.OR.325 "aeronautiske kort", litra a), nr. 2) og 3), i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 skal en udbyder af luftfartsinformationstjenester (Aeronautical Information Service — AIS) sikre, at bl.a. kortet over flyvepladsen/helikopterflyvepladsen og kortet over flyvepladsens trafikområde, hvor sådanne er gjort tilgængelige, indgår i luftfartsinformationspublikationen (AIP) eller leveres særskilt til AIP'ens modtagere. De lovgivningsmæssige rammer vil blive ændret i løbet af 2020 for at tage højde for dette ændringsforslag. Der bør derfor ikke være nogen uoverensstemmelser den

---

1 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).

2 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).

3 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).

4 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1)

4. november 2021 mellem EU's forordninger og/eller praksis og bestemmelserne i bilag 4, herunder alle ændringer til og med ændringsforslag 61.

2.3.4. Ændringsforslag 44 til del I i bilag 6 om operationer under alle vejrforhold for luftfartøjer

Indtil gennemførelsen af ændringsforslaget til forordning (EU) nr. 965/2012, som afspejler ændring 44 til del I af bilag 6, skal der gives meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til standard 4.2.8.2 og definitionerne. Det skal bemærkes, at medlemsstaterne allerede har givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til standard 4.2.8.1.1, da forordning (EU) nr. 965/2012 på nuværende tidspunkt kun giver mulighed for operationelle godskrivninger for head-up displayenheder (HUD) og synsforstærkende systemer (EVS)[5].

2.3.4.1. Harmonisering af betingelserne for bevillinger, accept og godkendelser (AAA)

Dette ændringsforslag kræver, at der gives meddelelse om en uoverensstemmelse, selv om medlemsstaterne allerede burde have givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til de standarder og anbefalede fremgangsmåder (SARPs), der vedrører operationer med forlænget omdirigeringstid (EDTO), da dette begreb endnu ikke er gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012[6] (i stedet anvendes operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner (ETOPS))[7].

2.3.4.2. Artikel 83a

Ændringen i bilaget kræver, at der medbringes en bekræftet kopi af resuméet af den aftale, der er indgået på grundlag af Chicagokonventionens artikel 83*a*. Desuden indfører det nye tillæg 10 til bilag 6, del I, en standardiseret form for et aftaleresumé. Det indeholder alle de nødvendige oplysninger og giver operatørerne en formular til brug under rampeinspektioner eller andre verifikationsaktiviteter med henblik på at afbøde misforståelser, når en aftale i henhold til artikel 83*a* finder anvendelse på det luftfartøj, der inspiceres. Det kræves endvidere, at aftaleresuméet fremsendes til ICAO, når en aftale i henhold til artikel 83*a* indsendes til registrering.

I henhold til den retlige ramme, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139[8] og dens gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, varetages overdragelsen af registreringsstatsfunktionerne (SoR) mellem EU's medlemsstater af EU's reguleringssystem på en måde, der fuldt ud opfylder målene i Chicagokonventionens artikel 83*a*. Dette system gælder for ethvert luftfartøj i en EU-medlemsstat, der drives af en operatør, som har sit hovedforretningssted i en anden EU-medlemsstat, som opfylder de forpligtelser, der påhviler operatørens medlemsstat.

---

5 Som svar på ændringsforslag 38 i bilag 6, del I, som meddelt i skrivelse An 11/1.3.27-14/9

6 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).

7 Som svar på ændringsforslag 38 i bilag 6, del I, som meddelt i skrivelse An 11/1.3.27-14/9

8 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 forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og Europa-Parlamentets og Rådets 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.

Det er opfattelsen, at de nyligt vedtagne SARPs vil skabe yderligere administrative byrder for operatørerne i forbindelse med at løse (ikke-sikkerhedsrelaterede) problemer for rampeinspektører. ICAO ændrer desuden sine regler for registrering med henblik på registrering af aftaler i henhold til artikel 83*a* via et interaktivt webbaseret system. Hvis det er muligt at tilgå et sådant system på globalt plan, er kravet om opbevaring af dokumentet om bord på luftfartøjer endnu mere tvivlsomt.

Det er ikke hensigten at ændre forordning (EU) nr. 965/2012 for at sikre overensstemmelse med denne specifikke standard.

Derfor skal der gives meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til ICAO's nye SARPs.

2.3.4.3. Pålidelig energikilde til letvægtsflyverekordere

Kollisionssikrede flyverekordere (f.eks. flight data recordere (FDR) eller cockpit voice recordere (CVR)) skal installeres med strømforsyning fra en kilde, der sikrer maksimal driftsmæssig pålidelighed. Sådanne bestemmelser findes ikke for letvægtsrekordere (såsom cockpit-lydoptagelsessystemer (cockpit audio recording system — CARS) eller dataregistreringssystemer til luftfartøjer (aircraft data recording systems — ADRS). Der er indført en ny standard, som gælder for flyvemaskiner med et første luftdygtighedsbevis, der er udstedt efter 2016 (standard 1.6 i bilag 6, del I, tillæg 8), som kræver, at letvægtsrekordere skal tilsluttes en strømkilde, der sikrer korrekt og pålidelig registrering i det pågældende operationelle miljø.

I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 skal der medbringes en letvægtsrekorder på nogle kategorier af lette flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport (CAT), hvis det pågældende luftfartøj får udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis (CofA) for første gang den 5. september 2022 eller senere (se punkt CAT.IDE.A.191, bilag IV (del-CAT) til forordning (EU) nr. 965/2012). Hvis den nye standard 1.6 i bilag 6, del I, tillæg 8, bliver gennemført i EU-kravene, vil den kun finde anvendelse på disse kategorier af lette flyvemaskiner, medmindre en yderligere vurdering af gennemførelsen af denne standard i EU's regler og en udvidelse af anvendelsesområdet viser, at den vil være gavnlig for den driftsmæssige sikkerhed og effektivitet. Da den nye standard er placeret i et tillæg til bilag 6, del I, bør der desuden gives en erklæring om overensstemmelse eller uoverensstemmelse vedrørende tillægget for så vidt angår den standard, der kræver medbringelse af en letvægtsrekorder, og med henvisning til det pågældende tillæg. Der skal derfor gives meddelelse om en uoverensstemmelse.

2.3.4.4. Registrering af datalink-kommunikationsmeddelelser

Standard 6.3.3.1.2 i bilag 6, del I, blev ikke gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012. Medlemsstaterne bør allerede have givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til denne standard[9]. Med ændringsforslag 44 bibeholdes uoverensstemmelsen.

2.3.4.5. Lokalisering af et luftfartøj i nød

Bestemmelserne vedrørende lokaliseringen af en flyvemaskine i nød blev gennemført i CAT.GEN.MPA.210 i bilag IV (del-CAT) til forordning (EU) nr. 965/2012, som finder anvendelse på visse kategorier af flyvemaskiner, som får udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis for første gang den 1. januar 2023 eller senere. Ændringen af standard 6.18.1 vil bringe denne standard i bedre overensstemmelse med CAT.GEN.MPA.210, der gælder for flyvemaskiner, som får udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis for første gang den 1. januar 2023 eller senere. Den meddelte uoverensstemmelse i forhold til standard 6.18.1

[9] Som svar på ændring 43 til bilag 6, del I, som meddelt i skrivelse An 11/1.3.32-18/12

bør dog forblive, fordi den maksimale certificerede startmasse (MCTOM) og maksimale passagersædekonfiguration (MOPSC) afviger mellem standard 6.18.1 og CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5. Ændringsforslag 37 til del II i bilag 6 om luftfartøjsoperationer

2.3.5.1. Operationer under alle vejrforhold

Indtil gennemførelsen af ændringsforslaget til forordning (EU) nr. 965/2012 skal der gives meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til definitionerne. Medlemsstaterne bør allerede have givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til 2.2.2.2.1.1, da forordning (EU) nr. 965/2012 på nuværende tidspunkt kun tillader operationelle godskrivninger for HUDs og EVS[10].

Medlemsstaterne bør allerede have givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til 2.2.2.2.1, da reglen i bilag VI (del-NCC) i forordning (EU) nr. 965/2012 er rettet mod operatøren og ikke luftfartøjschefen; for operationer ved lav sigtbarhed (LVO) er det den kompetente myndighed som fastsat i bilag V (del-SPA) til forordning (EU) nr. 965/2012.

2.3.5.2. Artikel 83a

Ændringen i bilaget kræver, at der medbringes en bekræftet kopi af resuméet af den aftale, der er indgået på grundlag af Chicagokonventionens artikel 83*a*. Desuden indfører det nye tillæg 10 til bilag 6, del I, en standardiseret form for et aftaleresumé. Det indeholder alle de nødvendige oplysninger og giver operatørerne en formular til brug under rampeinspektioner eller andre verifikationsaktiviteter med henblik på at afbøde misforståelser, når en aftale i henhold til artikel 83*a* finder anvendelse på det luftfartøj, der inspiceres. Det kræves endvidere, at aftaleresuméet fremsendes til ICAO, når en aftale i henhold til artikel 83*a* indsendes til registrering.

I henhold til den retlige ramme, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139 og dens gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, varetages overdragelsen af registreringsstatsfunktionerne (SoR) mellem EU's medlemsstater af EU's reguleringssystem på en måde, der fuldt ud opfylder målene i Chicagokonventionens artikel 83*a*. Dette system gælder for ethvert luftfartøj i en EU-medlemsstat, der drives af en operatør, som har sit hovedforretningssted i en anden EU-medlemsstat, som opfylder de forpligtelser, der påhviler operatørens medlemsstat.

Det er opfattelsen, at de nye SARPs vil skabe yderligere administrative byrder for operatørerne i forbindelse med at løse et (ikke-sikkerhedsrelateret) problem for rampeinspektører.

ICAO ændrer desuden sine regler for registrering med henblik på registrering af aftaler i henhold til artikel 83*a* via et interaktivt webbaseret system. Hvis det er muligt at tilgå et sådant system på globalt plan, er kravet om opbevaring af dokumentet om bord på luftfartøjer endnu mere tvivlsomt.

Det er ikke hensigten at ændre forordning (EU) nr. 965/2012 for at sikre overensstemmelse med denne specifikke standard.

Der bør derfor gives meddelelse om overensstemmelser i forhold til ICAO's nye SARPs.

2.3.6. Ændringsforslag 23 til del III i bilag 6 om luftfartøjsoperationer

2.3.6.1. Operationer under alle vejrforhold

[10] Se fodnote 9

Indtil gennemførelsen af ændringsforslaget til forordning (EU) nr. 965/2012, skal der gives meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til standard 2.2.8.2 og definitionerne. Medlemsstaterne bør allerede have givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til 2.2.8.1.1, da forordning (EU) nr. 965/2012 på nuværende tidspunkt kun tillader operationelle godskrivninger for HUDs og EVS[11].

2.3.6.2. Artikel 83a

Ændringen i bilaget kræver, at der medbringes en bekræftet kopi af resuméet af den aftale, der er indgået på grundlag af Chicagokonventionens artikel 83*a*. Desuden indfører det nye tillæg 10 til bilag 6, del I, en standardiseret form for et aftaleresumé. Det indeholder alle de nødvendige oplysninger og giver operatørerne en formular til brug under rampeinspektioner eller andre verifikationsaktiviteter med henblik på at afbøde misforståelser, når en aftale i henhold til artikel 83*a* finder anvendelse på det luftfartøj, der inspiceres. Det kræves endvidere, at aftaleresuméet fremsendes til ICAO, når en aftale i henhold til artikel 83*a* indsendes til registrering.

I henhold til den retlige ramme, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139 og dens gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, varetages overdragelsen af registreringsstatsfunktionerne (SoR) mellem EU's medlemsstater af EU's reguleringssystem på en måde, der fuldt ud opfylder målene i Chicagokonventionens artikel 83*a*. Dette system gælder for ethvert luftfartøj i en EU-medlemsstat, der drives af en operatør, som har sit hovedforretningssted i en anden EU-medlemsstat, som opfylder de forpligtelser, der påhviler operatørens medlemsstat.

Det er opfattelsen, at de nyligt vedtagne SARPs vil skabe yderligere administrative byrder for operatørerne i forbindelse med at løse (ikke-sikkerhedsrelaterede) problemer for rampeinspektører.

ICAO ændrer desuden sine regler for registrering med henblik på registrering af aftaler i henhold til artikel 83*a* via et interaktivt webbaseret system. Hvis det er muligt at tilgå et sådant system på globalt plan, er kravet om opbevaring af dokumentet om bord på luftfartøjer endnu mere tvivlsomt.

Det er på nuværende tidspunkt ikke hensigten at foreslå nogen ændringer af forordning (EU) nr. 965/2012 for at sikre overensstemmelse med denne specifikke standard.

Der bør derfor gives meddelelse om overensstemmelser i forhold til ICAO's nye SARPs.

2.3.6.3. Flyverekordere

Kollisionssikrede flyverekordere (f.eks. FDR eller CVR) skal installeres med strømforsyning fra en kilde, der sikrer maksimal driftsmæssig pålidelighed. Sådanne bestemmelser findes ikke for letvægtsrekordere (såsom CARS eller ADRS). Der er indført en ny standard (standard 1.6 i bilag 6, del III, tillæg 4), som kræver, at letvægtsrekordere skal tilsluttes en strømkilde, der sikrer korrekt og pålidelig registrering i det pågældende operationelle miljø.

I henhold til forordning (EU) nr. 965/2012 skal der medbringes en letvægtsrekorder på nogle kategorier af lette helikoptere, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport (CAT), hvis det pågældende luftfartøj får udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis (CofA) for første gang den 5. september 2022 eller senere (se CAT.IDE.H.191, bilag IV (del-CAT) til forordning (EU) nr. 965/2012). Hvis standard 1.6 i bilag 6, del III, tillæg 4, bliver gennemført i EU-kravene, vil den kun finde anvendelse på disse kategorier af lette helikoptere, medmindre en yderligere vurdering af gennemførelsen af denne standard i EU's regler og en udvidelse af

[11] Jf. fodnote 9.

anvendelsesområdet viser, at den vil være gavnlig for den driftsmæssige sikkerhed og effektivitet. Da den nye standard er placeret i et tillæg til bilag 6, del III, bør der desuden afgives en erklæring om overensstemmelse eller uoverensstemmelse vedrørende tillægget for så vidt angår den standard, der kræver medbringelse af en letvægtsrekorder, og med henvisning til det pågældende tillæg. Standard 4.3.1.1.4 foreskriver, at der skal medbringes en flyverekorder på helikoptere med en MCTOM på under 3 175 kg, og at denne rekorder må være en ADRS.

Der er intet krav om medbringelse af CARS i bilag 6, del III. Der bør derfor gives meddelelse om en uoverensstemmelse for så vidt angår standard 4.3.1.2.4 med henblik på at præcisere, at der i tilfælde af brug af ADRS i øjeblikket ikke er noget EU-krav til pålideligheden af enhedens strømkilde.

2.3.6.4. Registrering af datalink-kommunikationsmeddelelser

Standard 4.3.3.1.2 og 4.7.3.1.1.1 i bilag 6, del III, blev ikke gennemført i forordning (EU) nr. 965/2012. Medlemsstaterne bør allerede have givet meddelelse om en uoverensstemmelse i forhold til denne standard[12]. Med ændringsforslag 23 bibeholdes uoverensstemmelsen.

2.3.7. Ændringsforslag 92 til bilag 10, bind I, vedrørende aeronautisk telekommunikation

ICAO-bilag 10, bind I, til og med ændring 89, omtales i CNS.TR.100 i subpart B i bilag VIII til forordning (EU) 2017/373, "Arbejdsmetoder og driftsprocedurer for udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester". Det er meningen, at denne bestemmelse skal ændres til at omfatte ændringerne frem til og med ændringsforslag 92, der blev foreslået i ICAO's skrivelse 20/20 i den tidligere omtalte CS.TR.100. For bestemmelser, der berøres af ændringsforslag op til 92, skal der herefter meddeles uoverensstemmelser.

2.3.8. Ændringsforslag 92 til bilag 10, bind II, vedrørende aeronautisk telekommunikation

Dette er en ændring som følge af ændringsforslag 79 til bilag 3 (meteorologiske tjenester til international luftfart), som påvirker luftfartens faste tjeneste (AFS).

ICAO-bilag 10, bind II, til og med ændring 89, omtales i CNS.TR.100 i subpart B i bilag VIII til forordning (EU) 2017/373, "Arbejdsmetoder og driftsprocedurer for udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester". Det er meningen, at denne bestemmelse skal ændres, så den kommer til at omfatte de ændringsforslag op til og med ændringsforslag 92, der er foreslået i ICAO's skrivelse 20/21 i den tidligere omtalte CS.TR.100. Der bør derfor gives meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til de ændrede SARPs.

2.3.9. Ændring 56 til bilag 11 om lufttrafiktjenester

For så vidt angår koordinering af aktiviteter, der potentielt kan være farlige for civile luftfartøjer, som der allerede er taget højde for i kapitel 2, punkt 2.19.1, i bilag 11, indførtes der ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 2020/469[13] artikel 3c til forordning (EU) 2017/373 tilsvarende krav, der træder i kraft den 27. januar 2022. De yderligere krav, der blev indført ved ændring 52 til kapitel 2 vedrørende vurdering af sikkerhedsrisici, forventes at blive behandlet rettidigt. Indtil vedtagelsen af den tilsvarende forordning bør der gives meddelelse om uoverensstemmelser.

---

12 Jf. fodnote 9.

13 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 923/2012, forordning (EU) nr. 139/2014 og forordning (EU) 2017/373 for så vidt angår krav til lufttrafikstyring/luftfartstjenester, udformning af luftrumsstrukturer og datakvalitet, sikkerheden på baner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 73/2010 (EUT L 104 af 3.4.2020, s. 1).

De nyligt vedtagne standarder i kapitel 3 i bilag 11 om krav til førere af operationelle køretøjer om at læse sikkerhedsrelaterede dele af instruktionerne op, som transmitteres i taleform, behandles allerede i den foreslåede ændring til forordning (EU) nr. 139/2014[14], som forventes at blive offentliggjort ved udgangen af 2020. For at tilpasse denne forordning til forordning (EU) nr. 923/2012 (standardiserede europæiske regler for luftfart (SERA)) skal disse krav samt kravet om, at flyvelederen skal lytte til oplæsningen, behandles på et senere tidspunkt. Punkt (e) i SERA.8015 "Luftfartskontrolklareringer" i forordning (EU) nr. 923/2012 indeholder krav til oplæsning af klareringer og sikkerhedsrelaterede oplysninger og tager hovedsagelig hensyn til kommunikationen mellem flyvebesætning og flyveleder. Ændringen af dette punkt i SERA gør det muligt at overholde ændringsforslag 52 i bilag 11 senest i 2023.

Indtil vedtagelsen af den tilsvarende forordning bør der gives meddelelse om uoverensstemmelser.

2.3.10. Ændringsforslag 15 til bilag 14, bind I, om flyvepladser

Ændringsforslagene til bestemmelserne i kapitel 3, 5 og 9 vil kræve en ændring af visse EASA-certificeringsspecifikationer, som efter planen skal vedtages i 3. kvartal i 2021. Indtil vedtagelsen vil det være nødvendigt at give meddelelse om uoverensstemmelser for disse kapitler. Derfor bør der gives meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til de ændrede SARPs.

2.3.2011. Ændringsforslag 9 til bilag 14, bind II, om flyvepladser

Analysen af de ændringer, der er indført i bilag 14, bind II, viser, at gennemførelsen heraf vil nødvendiggøre ændringer, der hovedsagelig vedrører certificeringsspecifikationerne for design af helikopterflyvepladser. Sådanne fremtidige ændringer vil vedrøre de ændringer, der er indført i kapitel 1, 3, 4 og 5 i bilag 14, bind II. I nogle tilfælde anses det imidlertid ikke for hensigtsmæssigt at ændre de nuværende specifikationer (f.eks. specifikationer for belysningssystemer til helikopterflyvepladser), således som det allerede er anført i anbefalingen til ICAO's skrivelse A4/1.1.58-18/97.

I andre tilfælde vil ændringerne af bestemmelserne i bilag 14, bind II (kapitel 2 og 6), kræve en ændring af de lovgivningsmæssige rammer, der blev indført ved forordning 139/2014.

Der bør derfor gives meddelelse om relevante uoverensstemmelser, indtil ændringen af de relevante EU-bestemmelser gennemføres.

2.3.2012. Ændring 41 til bilag 15 om luftfartsinformationstjenester

Ændringerne har til formål at forbedre de oplysninger om aktiviteter, der er til fare for den civile luftfart, som formidles gennem meddelelser til flyvere (NOTAM), således at de også omfatter oplysninger om specifikke konfliktområder.

Forordning (EU) 2017/373, som ændret ved forordning (EU) 2020/469, indeholder de seneste bestemmelser i ICAO's bilag 15, SARPs og Procedures for Air Navigation Services — Aeronautical Information Management (PANS-AIM), i bilag VI (del-AIS). Der er dog behov for at give meddelelse om en uoverensstemmelse, fordi de af ICAO vedtagne ændringer endnu ikke er medtaget i bilag VI (del-AIS) til forordning (EU) 2017/373.

[14] 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)

2.3.2013. Ændringsforslag 13 til bilag 16, bind I, om miljøbeskyttelse

Den relevante ændring af bilag 16 er fastsat i artikel 9, stk. 2, første afsnit, i forordning (EU) 2018/1139, og den træder i kraft den 1. april 2022.

I henhold til ICAO's skrivelse 20/28 er anvendelsesdatoen for ændringsforslag 13 til bilag 16, bind I, imidlertid den 1. januar 2021.

Der vil foreligge en uoverensstemmelse indtil den 31. marts 2022 mellem EU's forordninger og/eller praksis og bestemmelserne i bilag 16, bind I, herunder alle ændringer til og med ændringsforslag 13. Der bør derfor gives meddelelse om en uoverensstemmelse, der vil foreligge indtil den 31. marts 2022.

2.3.2014. Ændringsforslag 10 til bilag 16, bind II, om miljøbeskyttelse

Den relevante ændring af bilag 16, bind II, er fastsat i artikel 9, stk. 2, første afsnit, i forordning (EU) 2018/1139.

I henhold til ICAO's skrivelse 20/29 er anvendelsesdatoen for ændringsforslag 10 til bilag 16, bind II, imidlertid den 1. januar 2021. Det er planlagt at foretage den relevante ændring via den pågældende EASA-proces. Der vil dog foreligge en uoverensstemmelse indtil den 31. marts 2022 mellem EU's forordninger og/eller praksis og bestemmelserne i bilag 16, bind II, herunder alle ændringer til og med ændringsforslag 10. Der skal derfor gives meddelelse om en uoverensstemmelse.

2.3.2015. Ændringsforslag 1 til bilag 16, bind III, om miljøbeskyttelse

I henhold til ICAO's skrivelse 20/30 er anvendelsesdatoen for ændringsforslag 1 til bilag 16, bind III, imidlertid den 1. januar 2021. Den tilsvarende ændring af bilag 16, bind III, er fastsat i artikel 9, stk. 2, første afsnit, i forordning (EU) 2018/1139.

Der vil imidlertid foreligge en uoverensstemmelse indtil den 1. april 2022 mellem EU's forordninger og/eller praksis og bestemmelserne i bilag 16, bind III, herunder alle ændringer til og med ændringsforslag 13.

2.4. Den påtænkte vedtagelse af ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, af Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart vedrørende udskydelse af det fremtidige udstyrskrav til 25-timers cockpit voice recordere (CVR) for at undgå utilsigtede konsekvenser som følge af nødsituationen forårsaget af covid-19

Ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, vedrørende udsættelse af det fremtidige udstyrskrav til 25-timers cockpit voice recordere (CVR) for at undgå utilsigtede konsekvenser som følge af nødsituationen forårsaget af covid-19, vil blive fremsat til vedtagelse på det 221. møde i ICAO-Rådet.

Formålet med disse ændringsforslag til bilag 6 — *Operation of Aircraft, del I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes og del II — International General Aviation — Aeroplanes* til Chicagokonventionen — er at udskyde en ny 25-timers cockpit voice recorder (CVR) indtil den 1. januar 2022, hvor de planlagte ændringer bliver retligt bindende for Chicagokonventionens parter.

Udstyrsdatoen for CVR var fastsat til den 1. januar 2021. Covid-19-pandemien blev erklæret i begyndelsen af 2020 og har siden forårsaget betydelige forstyrrelser i fremstillingen af fly og i leverandørkæderne for flyfabrikanter.

3. HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Uoverensstemmelser, der skal meddeles

På det 219. møde i ICAO-Rådet, der fandt sted i perioden 2.-20. marts 2020, blev der vedtaget en række ændringer af forskellige bilag til Chicagokonventionen på områderne for sikkerhed, miljø og luftfart.

For hvert ICAO-bilag henvises der i bilaget til forslaget til en rådsafgørelse til den relevante EU-lovgivning. Alle de ændringer, der henvises til, henhører under områder, der er omfattet af EU-retten, og derfor under Unionens eksterne enekompetence. Desuden fremgår det af bilaget til forslaget til en rådsafgørelse, hvilke uoverensstemmelser der skal meddeles ICAO. Nedenstående liste angiver behovet for at give ICAO meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til de forskellige bilag:

— Skrivelse 20/19 om vedtagelsen af ændringsforslag 176 til bilag 1 — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/16 om vedtagelsen af ændringsforslag 79 til bilag 3 — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/18 om vedtagelsen af ændringsforslag 44 til bilag 6, del I — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/31 om vedtagelsen af ændringsforslag 37 til bilag 6, del II — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/32 om vedtagelsen af ændringsforslag 23 til bilag 6, del III — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/20 om vedtagelsen af ændringsforslag 92 til bilag 10, bind I — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/21 om vedtagelsen af ændringsforslag 92 til bilag 10, bind II — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/39 om vedtagelsen af ændringsforslag 52 til bilag 11 — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/35 om vedtagelsen af ændringsforslag 15 til bilag 14, bind I — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/22 om vedtagelsen af ændringsforslag 9 til bilag 14, bind II — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

— Skrivelse 20/24 om vedtagelsen af ændringsforslag 41 til bilag 15 — uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om

I denne sammenhæng er den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, under hensyntagen til den relevante EU-lovgivning, at give meddelelse om uoverensstemmelserne i overensstemmelse med artikel 38 i Chicagokonventionen som anført i bilaget til forslaget til en rådsafgørelse.

3.2. Ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II

Den vigtigste ændring, der skal indføres med ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, til de eksisterende EU-regler, er udsættelsen af datoen for gennemførelsen af den nye 25-timers regel for udstyr fra den 1. januar 2021, som oprindeligt planlagt, til den 1. januar 2022.

På grund af covid-pandemien er gennemførelsen af den nye 25-timers regel for udstyr, der oprindeligt var planlagt til den 1. januar 2021, urealistisk, også på EU-plan. Kommissionen er i færd med at vedtage en udskydelse af denne dato på EU-plan ved hjælp af ændringer af den relevante kommissionsforordning[15]. Derfor bør den foreslåede udsættelse af ICAO støttes. Når ICAO bebuder vedtagelsen af ændringsforslag 46 og 39 i bilag 6, del I og II, i en skrivelse, hvori medlemsstaterne opfordres til at meddele, at de ikke godkender ændringen, meddele uoverensstemmelser eller meddele, at de overholder den vedtagne foranstaltning, bør EU's holdning være at meddele, at den overholder den vedtagne foranstaltning.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "*fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen*".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen[16].

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også retsforskrifter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"[17].

4.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen").

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54 vedtager ICAO-Rådet internationale normer og anbefalede fremgangsmåder, der optages som bilag til Chicagokonventionen. Der er tale om retsakter, der har retsvirkninger. Visse af disse retsakters retsvirkninger kan afhænge af fremsendelse af meddelelser om uoverensstemmelser og af betingelserne for disse meddelelser. Derfor er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne meddelelser omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.

De uoverensstemmelser, der skal gives meddelelse om som svar på ICAO-skrivelser, har en indvirkning på retsvirkningerne af de standarder, som er fastsat i henhold til Chicagokonventionen.

Disse retsvirkninger henhører under et område, som er omfattet af EU-regler, navnlig forordning (EU) 2018/1139, forordning (EU) 2017/373, forordning (EU) nr. 965/2012,

---

[15] 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). Se Air Operations Rule, punkt CAT.IDE.A.185(c)(1) og NCC.IDE.A.160(b)(1).

[16] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

[17] Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61 til 64.

forordning (EU) 2020/469 og forordning (EU) 139/2014. Dette indebærer, at Unionen i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF, har ekstern enekompetence på dette område.

De vedtagne retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsageligt af formålet med og indholdet af den vedtagne retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den vedtagne retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller disse elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have ét materielt retsgrundlag, nemlig det, som det primære eller fremherskende formål eller element tilsiger.

4.2.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den vedtagne retsakts primære formål og indhold vedrører den fælles transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede rådsafgørelse er artikel 100, stk. 2, i TEUF, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2020/0290 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår meddelelse om uoverensstemmelser i forhold til bilag 1, 3, 4 og 6 (del I, II og III), bilag 10 (bind I og II), bilag 11 og 14 (bind I og II) og bilag 15 og 16 (bind I, II og III) til konventionen angående international civil luftfart og i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart vedrørende vedtagelsen af ændring 46 og 39 til bilag 6(del I og II) til denne konvention i forbindelse med udsættelse af det fremtidige udstyrskrav til 25-timers cockpit voice recordere (CVR) for at undgå utilsigtede konsekvenser som følge af nødsituationen forårsaget af covid-19

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved konventionen.

(2) Medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer. Syv medlemsstater er repræsenteret i ICAO-Rådet.

(3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs").

(4) I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i alle henseender at overholde en sådan international standard eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international standard eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller praksis, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale standard, straks meddele ICAO uoverensstemmelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale standard.

(5) På sit 219. møde, der blev afholdt fra den 2. til den 20. marts 2020, vedtog ICAO-Rådet ændringer til bilag 1, 3, 4, 6 (del I, II og III), 10 (bind I og II), 11, 14 (bind I og II), 15 og 16 (bind I, II og III) til Chicagokonventionen på områderne for sikkerhed, miljø og luftfart. De tilsvarende ICAO-skrivelser, der informerer de kontraherende ICAO-stater om vedtagelsen af ændringerne, minder staterne om deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 om at meddele ICAO eventuelle uoverensstemmelser, der måtte opstå.

(6) Alle de ændringer, der er vedtaget af ICAO-Rådet, henhører under områder, der er omfattet af EU-retten, og henhører derfor under Unionens eksterne enekompetence.

De nye SARPs kan reelt få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139

(7) [18], Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373[19], Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012[20], Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469[21] og Kommissionens forordning (EU) 139/2014[22].

(8) Flere ændringer af bilagene til Chicagokonventionen er allerede en del af EU-lovgivningen, mens andre er ved at blive indført i EU-reglerne.

(9) For hvert ændret bilag til Chicagokonventionen henviser bilaget til denne afgørelse til den relevante EU-lovgivning. Desuden indeholder bilaget til denne afgørelse detaljerede oplysninger om de uoverensstemmelser, der skal meddeles ICAO.

(10) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne som svar på ICAO's skrivelser bør derfor fastlægges, idet den skal være at give meddelelse om overholdelse af, uoverensstemmelser med eller uenighed i de nye SARPs, der blev vedtaget på det 219. møde i ICAO-Rådet, angående bilag 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 og 16 til Chicagokonventionen.

(11) Den globale covid-19-pandemi har haft en negativ indvirkning på luftfartøjsoperatører, flyfabrikanter og underleverandører til udstyrsfabrikanter og har forsinket udviklingen af nye systemer. Luftfartøjsoperatører annullerer eller udskyder leveringer af luftfartøjer, hvilket resulterer i, at leveringer af luftfartøjer, der er planlagt til 2020, udsættes til 2021. Et nyfremstillet luftfartøj, der er konfigureret til levering i 2020, og som er blevet udsat indtil 2021, skal rekonfigureres i overensstemmelse med de bestemmelser, der er gældende efter den 1. januar 2021. Luftfartøjsoperatører og flyproducenter udsættes for en urimelig økonomisk byrde, hvis disse luftfartøjer skal eftermonteres. Kommissionen er derfor i færd med at vedtage en udsættelse af denne dato på EU-plan ved hjælp af ændringsforslag til forordning (EU) nr. 965/2012. Cockpit voice recorderen ("CVR") anvendes som støtte i forbindelse med undersøgelse af havarier og hændelser. En forsinkelse i gennemførelsen af CVR-varigheden fra 2 til 25 timer udgør ikke nogen væsentlig sikkerhedsrisiko, men bringer sikkerhedsfordelen ved en længere varighed af stemmeoptagelse i cockpittet i overensstemmelse med de nuværende realiteter i luftfartsindustrien. Unionen støtter ihærdigt ICAO's bestræbelser på at forbedre luftfartssikkerheden. I betragtning af den enestående situation forårsaget af covid-19-

---

[18] 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 forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og Europa-Parlamentets og Rådets 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).

[19] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 og (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

[20] 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).

[21] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 923/2012, forordning (EU) nr. 139/2014 og forordning (EU) 2017/373 for så vidt angår krav til lufttrafikstyring/luftfartstjenester, udformning af luftrumsstrukturer og datakvalitet, sikkerheden på baner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 73/2010 (EUT L 104 af 3.4.2020, s. 1).

[22] 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).

pandemien og fraværet af en væsentlig sikkerhedsrisiko bør Unionen derfor støtte disse ændringsforslag.

(12) Unionens holdning på det 221. møde i ICAO-Rådet med hensyn til de planlagte ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, bør være at støtte disse ændringer, hvilket skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som i fællesskab handler på Unionens vegne.

(13) Unionens holdning efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, som vil blive meddelt af ICAO's generalsekretær via en ICAO-skrivelsesprocedure, bør være at give meddelelse om overholdelse af disse ændringer, og denne holdning skal udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne som svar på:

– ICAO's skrivelse 20/19 om vedtagelsen af ændringsforslag 176 til bilag 1

– ICAO's skrivelse 20/16 om vedtagelsen af ændringsforslag 79 til bilag 3

– ICAO's skrivelse 20/23 om vedtagelsen af ændringsforslag 61 til bilag 4

– ICAO's skrivelse 20/18 om vedtagelsen af ændringsforslag 44 til bilag 6, del I

– ICAO's skrivelse 20/31 om vedtagelsen af ændringsforslag 37 til bilag 6, del II

– ICAO's skrivelse 20/32 om vedtagelsen af ændringsforslag 23 til bilag 6, del III

– ICAO's skrivelse 20/20 om vedtagelsen af ændringsforslag 92 til bilag 10, bind I

– ICAO's skrivelse 20/21 om vedtagelsen af ændringsforslag 92 til bilag 10, bind II

– ICAO's skrivelse 20/39 om vedtagelsen af ændringsforslag 52 til bilag 11

– ICAO's skrivelse 20/35 om vedtagelsen af ændringsforslag 15 til bilag 14, bind I

– ICAO's skrivelse 20/22 om vedtagelsen af ændringsforslag 9 til bilag 14, bind II

– ICAO's skrivelse 20/24 om vedtagelsen af ændringsforslag 41 til bilag 15

– ICAO's skrivelse 20/28 om vedtagelsen af ændringsforslag 13 til bilag 16, bind I

– ICAO's skrivelse 20/29 om vedtagelsen af ændringsforslag 10 til bilag 16, bind II

– ICAO's skrivelse 20/30 om vedtagelsen af ændringsforslag 1 til bilag 16, bind III

udfærdiget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), som anført i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

(1) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 221. møde i ICAO-Rådet, skal være at støtte de foreslåede ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, til konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") i deres helhed.

(2) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, efter at ICAO-Rådet har vedtaget ændringsforslag 46 og 39 til bilag 6, del I og II, til Chicagokonventionen,

skal være at give meddelelse om overholdelse af den vedtagne foranstaltning som svar på den pågældende ICAO-skrivelse.

Artikel 3

(1) De holdninger, der er omhandlet i artikel 1 og artikel 2, stk. 2, skal udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne.

(2) Den holdning, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, skal fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Rådets vegne
Formand