EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller anmälan av avvikelser från bilagorna 1, 3, 4, 6 (delarna I, II och III), 10 (volymerna I och II), 11, 14 (volymerna I och II), 15 och 16 (volymerna I, II och III), till konventionen angående internationell civil luftfart och i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vad gäller antagandet av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II till den konventionen avseende senareläggningen av det framtida utrustningskravet på tjugofem timmars ljudregistrator för att undvika oavsiktliga konsekvenser på grund av covid-19-beredskapen.

MOTIVERING

1 FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser följande:

- Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) om de avvikelser som ska meddelas Icao när det gäller följande ändringar av bilagorna till konventionen angående internationell civil luftfart som antogs av Icao-rådet vid dess 219:e session och som offentliggjordes genom

– Icaos skrivelse 20/19 till antagandet av ändring 176 av bilaga 1.

– Icaos skrivelse 20/16 till antagandet av ändring 79 av bilaga 3.

– Icaos skrivelse 20/23 till antagandet av ändring 61 av bilaga 4.

– Icaos skrivelse 20/18 till antagandet av ändring 44 av bilaga 6, del I.

– Icaos skrivelse 20/31 till antagandet av ändring 37 av bilaga 6, del II.

– Icaos skrivelse 20/32 till antagandet av ändring 23 av bilaga 6, del III.

– Icaos skrivelse 20/20 till antagandet av ändring 92 av bilaga 10, volym I.

– Icaos skrivelse 20/21 till antagandet av ändring 92 av bilaga 10, volym II.

– Icaos skrivelse 20/39 till antagandet av ändring 52 av bilaga 11.

– Icaos skrivelse 20/35 till antagandet av ändring 15 av bilaga 14, volym I.

– Icaos skrivelse 20/22 till antagandet av ändring 9 av bilaga 14, volym II.

– Icaos skrivelse 20/24 till antagandet av ändring 41 av bilaga 15.

– Icaos skrivelse 20/28 till antagandet av ändring 13 av bilaga 16, volym I.

– Icaos skrivelse 20/29 till antagandet av ändring 10 av bilaga 16, volym II.

– Icaos skrivelse 20/30 till antagandet av ändring 1 av bilaga 16, volym III.

- Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets 221:a session inför det planerade antagandet av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II, avseende senareläggning av det framtida utrustningskravet för en tjugofem timmars ljudregistrator (CVR) för att undvika oavsiktliga konsekvenser till följd av covid-19-beredskapen.

– - Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter det att Icao-rådet tillkännagett antagandet av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6 delarna I och II i en skrivelse med en uppmaning till medlemsstaterna att anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin överensstämmelse med den antagna åtgärden.

2 BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1 Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *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 avtalsslutande 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 rekommenderad praxis, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

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 egna 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 Internationella civila luftfartsorganisationen om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

2.3 De akter som antagits under den 219:e sessionen i Internationella civila luftfartsorganisationens råd och deras förhållande till gällande unionsbestämmelser

Vid sin 219:e session antog Icao-rådet ändringar av bilagorna till Chicagokonventionen enligt förteckningen i avsnitt 1 ovan. Icaos skrivelser med information till Icaos avtalsslutande stater om antagandet av ändringarna påminner dessa stater om deras skyldigheter enligt artikel 38 i Chicagokonventionen att underrätta Icao om eventuella avvikelser som kan uppstå.

Nedan ges en översikt över de olika ändringar av bilagorna som Icao-rådet antog vid sin 219:e session, och närmare information ges i bilagan till det föreslagna rådsbeslutet.

2.3.1 Ändring 176 av bilaga 1 (Personnel Licensing)

Ändring 176 av Icao-bilaga 1 härrör från rekommendationer som utarbetats av Icaos kompetensbaserade arbetsgrupp för utbildning och bedömning (CBTA-TF) och Icaos sekretariat, och gäller anpassning till ändring 5 av Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG, Doc 9868)/nya definitioner, uppdaterar kraven för flygdriftsledare/flygfraktförare, föreskriver en ändring av bestämmelserna om

vertikalstartande/-landande luftfartyg och senarelägger deras tillämplighet, och inför bestämmelser om utbildning av flygkontrollpersonal på arbetsplatsen.

Ändringarna påverkar förordning (EU) nr 1178/2011 om flygande personal[1], förordning (EU) nr 1321/2014 om fortsatt luftvärdighet[2] och förordning (EU) 2015/340 om flygledare[3]. Ändringarna omfattas i sak av EU-lagstiftningen. Vissa ändringar är nödvändiga för att anpassa formuleringarna i definitionerna, för att återspegla redaktionella ändringar och ett krav på att en lämplig flygledarinstruktör ska utöva tillsyn. Det senare, liksom införlivandet av vissa definitioner i EU:s regler, kräver att avvikelser anmäls till Icao under en begränsad tidsperiod. Det är tänkt att de relevanta ändringarna av EU-reglerna ska göras under 2020 och 2021.

2.3.2 Ändring 79 av bilaga 3 (Meteorological Service for International Air Navigation)

Till följd av ändring 79 av Icao-bilaga 3 kommer kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[4] att behöva uppdateras.

De allra flesta ändringarna anses ha minimal inverkan på berörda parter i EU och kommer totalt sett att gynna verksamhetens säkerhet och effektivitet. I några fall kommer uppdateringar av programvara att krävas, och dessa anses stå i proportion till de förväntade fördelarna och vara hanterbara. Det förväntas att många av ändringarna kommer att införlivas i EU-förordningar senast under tredje kvartalet 2021 utan ändringar, i enlighet med de förfaranden som Easa inlett. Fram till dess att dessa ändringar av lagstiftningen antas måste många av ändringarna anmälas som en avvikelse.

2.3.3 Ändring 61 av bilaga 4 om flygkartor

I punkt AIS.OR.325 ”Flygkartor” i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 under punkt a (2) och (3) krävs att en leverantör av flygbriefingtjänst (Aeronautical Information Service, AIS) bland annat ska säkerställa att flygplats-/helikopterflygplatskartan och kartan för markrörelse på flygplatsen, om den görs tillgänglig, ingår i luftfartspublikationen (AIP) eller tillhandahålls separat till mottagare av denna. Regelverket kommer att ändras under 2020 för att beakta denna ändring. Följaktligen bör det den 4 november 2021 inte finnas några avvikelser mellan unionens förordningar och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 4, inklusive alla ändringar till och med ändring 61.

2.3.4 Ändring 44 av del I i bilaga 6 (Operations of Aircraft All weather operations)

Fram till dess att ändringen av förordning (EU) nr 965/2012 som återspeglar ändring 44 av del I i bilaga 6 görs, bör avvikelser anmälas med avseende på standard 4.2.8.2 och

---

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

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

3 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).

4 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

definitionerna. Det bör noteras att medlemsstaterna redan borde ha anmält en avvikelse med avseende på standard 4.2.8.1.1, eftersom förordning (EU) nr 965/2012 för närvarande endast tillåter driftsanslag för siktlinjesindikatorer (head-up display – HUD) och sensorförstärkta visualiseringssystem (enhanced vision systems – EVS)[5].

2.3.4.1 Harmonisering av villkoren för auktoriseringar, godtaganden och godkännanden (AAA)

Detta ändringsförslag kräver registrering av en avvikelse, även om medlemsstaterna redan bör ha anmält en avvikelse i förhållande till de standarder och rekommenderade metoder (SARP) som avser förlängda diversionstidsoperationer (EDTO), eftersom detta begrepp ännu inte har införlivats i förordning (EU) nr 965/2012[6] (i stället används långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS))[7].

2.3.4.2 Artikel 83 bis

Ändringen i bilagan kräver att en bestyrkt kopia av sammanfattningen av det avtal som ingåtts på grundval av artikel 83 bis i Chicagokonventionen medförs ombord. Genom det nya tillägget 10 till bilaga 6, del I införs dessutom ett standardiserat formulär för en sammanfattning av avtalet. Det innehåller all relevant information som behövs och tillhandahåller ett formulär som operatörer kan använda vid rampinspektioner eller annan kontrollverksamhet för att minska missförstånd när ett avtal enligt artikel 83 bis är tillämpligt på det luftfartyg som inspekteras. Det krävs också att sammanfattningen av avtalet skickas till Icao när ett avtal enligt artikel 83 bis lämnas in för registrering.

Enligt den rättsliga ram som inrättats genom förordning (EU) 2018/1139[8] och dess genomförandeakter och delegerade akter utförs överföringen av registreringsstatens funktioner mellan EU:s medlemsstater av EU:s regleringssystem på ett sätt som fullt ut uppfyller målen i artikel 83 bis i Chicagokonventionen. Detta system är tillämpligt på alla luftfartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat och som drivs av en operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en annan EU-medlemsstat och som uppfyller operatörsstatens skyldigheter.

De nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna anses skapa ytterligare administrativ börda för operatörer när det gäller att lösa ett (icke säkerhetsrelaterat) problem som avser rampinspektörer. Icao håller dessutom på att ändra sina registreringsregler för att möjliggöra registrering av avtal enligt artikel 83 bis genom ett interaktivt webbaserat system. Om ett sådant system är globalt tillgängligt är det ännu mer tveksamt om kravet på att medföra dokumentet ombord på luftfartyget är befogat.

---

5 Som svar på ändring 38 av bilaga 6 del I tillkännagiven genom skrivelse An 11/1.3.27–14/9.

6 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).

7 Som svar på ändring 38 av bilaga 6 del I tillkännagiven genom skrivelse An 11/1.3.27–14/9.

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

Det finns inga planer på att ändra förordning (EU) nr 965/2012 för att säkerställa överensstämmelse med just denna standard.

Därför bör en avvikelse från Icaos nya standarder och rekommenderade metoder anmälas.

2.3.4.3 Tillförlitlig kraftkälla för lätta färdregistratorer

Kollisionsskyddade färdregistratorer (t.ex. färdregistratorer (FDR) eller ljudregistratorer (CVR)) måste installeras med elkraft från en källa som ger största möjliga driftsäkerhet. Det finns inga sådana bestämmelser för lättviktsregistratorer (t.ex. ljudinspelningssystem i cockpit (CARS) eller system för registrering av flygplansdata (ADRS)). En ny standard som är tillämplig på flygplan med ett första luftvärdighetsbevis utfärdat efter 2016 har införts (standard 1.6 i bilaga 6 del I tillägg 8) för lättviktsregistratorer som ska anslutas till en kraftkälla som säkerställer korrekt och tillförlitlig registrering i deras driftsmiljö.

Enligt förordning (EU) nr 965/2012 ska en lätt färdregistrator medföras för vissa kategorier av lätta flygplan som används för kommersiell flygtransport, om det berörda luftfartyget har fått ett individuellt luftvärdighetsbevis (CofA) först den 5 september 2022 eller senare (se punkt CAT.IDE.A.191 i bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012). Om den nya standarden 1.6 i bilaga 6, del I, tillägg 8 införlivas i EU-kraven skulle den endast vara tillämplig på dessa kategorier av lätta flygplan, såvida inte en ytterligare bedömning av införlivandet av denna standard i EU:s regler och en utvidgning av tillämpningsområdet skulle visa sig gynna driftsäkerhet och driftseffektivitet. Eftersom den nya standarden finns i ett tillägg till bilaga 6, del I bör dessutom ett intyg om överensstämmelse eller avvikelse i förhållande till tillägget utfärdas med avseende på standarden som föreskriver medförande av en lätt färdregistrator och hänvisar till det tillägget. Därför bör en avvikelse anmälas.

2.3.4.4 Registrering av kommunikationsmeddelanden via datalänk

Standard 6.3.3.1.2 i bilaga 6, del I har inte införlivats i förordning (EU) nr 965/2012. Medlemsstaterna borde redan ha anmält en avvikelse i förhållande till den standarden[9]. Ändring 44 kommer att bibehålla avvikelsen.

2.3.4.5 Lokalisering av ett luftfartyg i nöd

Bestämmelser om lokalisering av ett flygplan i nöd införlivades i punkt CAT.GEN.MPA.210 i bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012, som är tillämplig på vissa kategorier av flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis kommer att utfärdas den 1 januari 2023 eller senare. Ändringen av standard 6.18.1 kommer att bättre anpassa denna standard till CAT.GEN.MPA.210 som är tillämplig på flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2023 eller senare. Den registrerade avvikelsen jämfört med standard 6.18.1 bör dock kvarstå eftersom kriterierna för maximal certifierad startmassa (MCTOM) och maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) skiljer sig mellan standard 6.18.1 och CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5 Ändring 37 av bilaga 6, del II (Operations of Aircraft)

2.3.5.1 Allvädersverksamhet

Fram till dess att förordning (EU) nr 965/2012 ändras, bör avvikelser anmälas med avseende på definitionerna. Medlemsstaterna borde redan ha anmält en avvikelse jämfört med 2.2.2.2.1.1, eftersom förordning (EU) nr 965/2012 för närvarande endast tillåter driftsanslag för siktlinjesindikatorer (HUD) och sensorförstärkta visualiseringssystem (EVS)[10].

[9] Som svar på ändring 43 av bilaga 6, del I tillkännagiven genom skrivelse An 11/1.3.32-18/12.

[10] Se fotnot 9.

Medlemsstaterna borde redan ha anmält en avvikelse jämfört med 2.2.2.2.1, eftersom regeln i bilaga VI (Del-NCC) till förordning (EU) nr 965/2012 riktar sig till operatören, inte till befälhavaren; för verksamhet vid låga siktvärden (LVO) är det den behöriga myndighet som inrättats i enlighet med bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012.

2.3.5.2 Artikel 83 bis

Ändringen i bilagan kräver att en bestyrkt kopia av sammanfattningen av det avtal som ingåtts på grundval av artikel 83 bis i Chicagokonventionen medförs ombord. Genom det nya tillägget 10 till bilaga 6, del I införs dessutom ett standardiserat formulär för en sammanfattning av avtalet. Det innehåller all relevant information som behövs och tillhandahåller ett formulär som operatörer kan använda vid rampinspektioner eller annan kontrollverksamhet för att minska missförstånd när ett avtal enligt artikel 83 bis är tillämpligt på det luftfartyg som inspekteras. Det krävs också att sammanfattningen av avtalet skickas till Icao när ett avtal enligt artikel 83 bis lämnas in för registrering.

Enligt den rättsliga ram som inrättats genom förordning (EU) 2018/1139 och dess genomförandeakter och delegerade akter utförs överföringen av registreringsstatens funktioner mellan EU:s medlemsstater av EU:s regleringssystem på ett sätt som fullt ut uppfyller målen i artikel 83 bis i Chicagokonventionen. Detta system är tillämpligt på alla luftfartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat och som drivs av en operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en annan EU-medlemsstat och som uppfyller operatörsstatens skyldigheter.

De nya standarderna och rekommenderade metoderna anses skapa ytterligare administrativ börda för operatörer när det gäller att lösa ett (icke säkerhetsrelaterat) problem som avser rampinspektörer.

Icao håller dessutom på att ändra sina registreringsregler för att möjliggöra registrering av avtal enligt artikel 83 bis genom ett interaktivt webbaserat system. Om ett sådant system är globalt tillgängligt är det ännu mer tveksamt om kravet på att medföra dokumentet ombord på luftfartyget är befogat.

Det finns inga planer på att ändra förordning (EU) nr 965/2012 för att säkerställa överensstämmelse med just denna standard.

Avvikelser bör därför anmälas med avseende på Icaos nya standarder och rekommenderade metoder.

2.3.6 Ändring 23 av bilaga 6, del III (Operations of Aircraft)

2.3.6.1 Allvädersverksamhet

Fram till dess att ändringen av förordning (EU) nr 965/2012 görs bör avvikelser anmälas med avseende på standard 2.2.8.2 och definitionerna. Medlemsstaterna borde redan ha anmält en avvikelse till 2.2.8.1.1, eftersom förordning (EU) nr 965/2012 för närvarande endast tillåter driftsanslag för siktlinjesindikatorer (HUD) och sensorförstärkta visualiseringssystem (EVS)[11].

2.3.6.2 Artikel 83 bis

Ändringen i bilagan kräver att en bestyrkt kopia av sammanfattningen av det avtal som ingåtts på grundval av artikel 83 bis i Chicagokonventionen medförs ombord. Genom det nya tillägget 10 till bilaga 6, del I införs dessutom ett standardiserat formulär för en sammanfattning av avtalet. Det innehåller all relevant information som behövs och

[11] Se fotnot 9.

tillhandahåller ett formulär som operatörer kan använda vid rampinspektioner eller annan kontrollverksamhet för att minska missförstånd när ett avtal enligt artikel 83 bis är tillämpligt på det luftfartyg som inspekteras. Det krävs också att sammanfattningen av avtalet skickas till Icao när ett avtal enligt artikel 83 bis lämnas in för registrering.

Enligt den rättsliga ram som inrättats genom förordning (EU) 2018/1139 och dess genomförandeakter och delegerade akter utförs överföringen av registreringsstatens funktioner mellan EU:s medlemsstater av EU:s regleringssystem på ett sätt som fullt ut uppfyller målen i artikel 83 bis i Chicagokonventionen. Detta system är tillämpligt på alla luftfartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat och som drivs av en operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en annan EU-medlemsstat och som uppfyller operatörsstatens skyldigheter.

De nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna anses skapa ytterligare administrativ börda för operatörer när det gäller att lösa ett (icke säkerhetsrelaterat) problem som avser rampinspektörer.

Icao håller dessutom på att ändra sina registreringsregler för att möjliggöra registrering av avtal enligt artikel 83 bis genom ett interaktivt webbaserat system. Om ett sådant system är globalt tillgängligt är det ännu mer tveksamt om kravet på att medföra dokumentet ombord på luftfartyget är befogat.

I det här skedet finns det inga planer på att föreslå en ändring av förordning (EU) nr 965/2012 för att säkerställa överensstämmelse med just denna standard.

Avvikelser bör därför anmälas med avseende på Icaos nya standarder och rekommenderade metoder.

2.3.6.3 Färdskrivare för flygplan

Kollisionsskyddade färdregistratorer (såsom färdregistratorer (FDR) eller ljudregistratorer (CVR)) måste installeras med elkraft från en källa som ger största möjliga driftsäkerhet. Det finns inga sådana bestämmelser för lättviktsregistratorer (t.ex. CARS eller ADRS). En ny standard har införts (standard 1.6 i bilaga 6, del III, tillägg 4) för lättviktsregistratorer som ska anslutas till en kraftkälla som säkerställer korrekt och tillförlitlig registrering i deras driftsmiljö.

Enligt förordning (EU) nr 965/2012 ska en lätt färdregistrator medföras för vissa kategorier av lätta helikoptrar som används för kommersiell flygtransport, om det berörda luftfartygets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) har utfärdats den 5 september 2022 eller senare (se CAT.IDE.H.191 i bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012). Om standard 1.6 i bilaga 6 del III tillägg 4 införlivas i EU-kraven är den endast tillämplig på dessa kategorier av lätta helikoptrar, såvida inte en ytterligare bedömning visar att det vore ändamålsenligt med tanke på driftsäkerheten och driftseffektiviteten att införliva standarden i EU:s regler och att utvidga tillämpningsområdet Eftersom den nya standarden finns i ett tillägg till bilaga 6, del III bör dessutom ett intyg om överensstämmelse eller avvikelse i förhållande till tillägget utfärdas med avseende på standarden som föreskriver att en lätt färdregistrator ska medföras, och med hänvisning till det tillägget. Standard 4.3.1.1.4 föreskriver att en färdregistrator ska medföras i helikoptrar med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på mindre än 3 175 kg, och att denna registrator kan vara ett system för registrering av flygplansdata (ADRS).

Bilaga 6, del III innehåller inget krav på att ett ljudinspelningssystem i cockpit (CARS) ska medföras. Därför bör en avvikelse anmälas med avseende på standard 4.3.1.2.4 för att precisera att det för närvarande inte finns något EU-krav som rör kraftkällans tillförlitlighet om ett ADRS används.

2.3.6.4 Registrering av kommunikationsmeddelanden via datalänk

Standarderna 4.3.3.1.2 och 4.7.3.1.1.1 i bilaga 6, del III har inte införlivats i förordning (EU) nr 965/2012. Medlemsstaterna borde redan ha anmält en avvikelse i förhållande till den standarden[12]. Ändring 23 kommer att bibehålla denna avvikelse.

2.3.7 Ändring 92 av bilaga 10, volym I (Aeronautical Telecommunications)

CNS.TR.100 i kapitel B i bilaga VIII till förordning (EU) 2017/373 ”Arbetsmetoder och driftsprocesser för leverantörer av kommunikations-, navigerings- eller övervakningstjänster” innehåller en hänvisning till Icao-bilaga 10, volym I inbegripet alla ändringar till och med ändring 89. Avsikten är att ändra denna bestämmelse så att den omfattar de ändringar till och med ändring 92 som föreslås i Icaos skrivelse 20/20 i den tidigare nämnda CS.TR.100. Hädanefter bör avvikelser som påverkas av ändringar till och med ändring 92 anmälas.

2.3.8 Ändring 92 av bilaga 10, volym II (Aeronautical Telecommunications)

Detta är en konsekvensändring till följd av ändring 79 av bilaga 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) som påverkar luftfartens fasta telekommunikationsnät (AFS).

CNS.TR.100 i kapitel B i bilaga VIII till förordning (EU) 2017/373 ”Arbetsmetoder och driftsprocesser för leverantörer av kommunikations-, navigerings- eller övervakningstjänster” innehåller en hänvisning till Icao-bilaga 10, volym II inbegripet alla ändringar till och med ändring 89. Avsikten är att ändra denna bestämmelse så att alla ändringar till och med ändring 92 som föreslås i Icaos skrivelse 20/21 inkluderas i den ovan nämnda punkten CS.TR.100. Därför bör avvikelser som avser de ändrade standarderna och rekommenderade metoderna anmälas.

2.3.9 Ändring 56 av bilaga 11 (Air Traffic Services)

När det gäller samordningen av verksamheter som kan vara farliga för civila luftfartyg infördes genom genomförandeförordning (EU) 2020/469 artikel 3c i förordning (EU) 2017/373[13] om fastställande av motsvarande krav som kommer att bli tillämpliga från och med den 27 januari 2022, vilket redan föreskrivs i kapitel 2 punkt 2.19.1 i bilaga 11. De ytterligare krav som införs genom ändring 52 av kapitel 2 om bedömning av säkerhetsrisker förväntas åtgärdas i god tid. Avvikelser bör anmälas till dess att motsvarande förordning antas.

De nyligen antagna standarderna i kapitel 3 i bilaga 11 om krav på att förare av fordon i drift ska motläsa säkerhetsrelaterade delar av instruktionerna som överförs via tal behandlas redan i den föreslagna ändringen av förordning (EU) nr 139/2014[14], som förväntas offentliggöras i slutet av 2020. För att anpassa denna förordning till förordning (EU) nr 923/2012 (Standardiserade europeiska flygregler (SERA)) ska dessa krav, liksom kravet på att flygledaren ska lyssna på återkopplingen, behandlas i sinom tid. Punkt e i SERA.8015 ”Klareringar” i förordning (EU) nr 923/2012 innehåller krav på motläsning av klareringar och säkerhetsrelaterade upplysningar, och handlar i huvudsak om kommunikationen mellan flygbesättning och flygledare. Om denna punkt i SERA ändras blir det möjligt att senast 2023 bringa den i överensstämmelse med ändring 52 i bilaga 11.

---

12 Se fotnot 9.

13 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469 av den 14 februari 2020 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 139/2014 samt förordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utformning av luftrumsstrukturer och datakvalitet, säkerhet på banan och om upphävande av förordning (EU) nr 73/2010 (EUT L 104, 3.4.2020, s. 1).

14 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).

Avvikelser bör anmälas till dess att motsvarande förordning antas.

2.3.10 Ändring 15 av bilaga 14, volym I (Aerodromes)

Ändringarna av bestämmelserna i kapitlen 3, 5 och 9 skulle göra det nödvändigt att ändra vissa Easa-certifieringsspecifikationer, som enligt planerna ska antas senast under tredje kvartalet 2021. Avvikelser som gäller dessa kapitel måste anmälas till dess att ändringarna har antagits. Avvikelser bör därför anmälas med avseende på de ändrade standarderna och rekommenderade metoderna.

2.3.11 Ändring 9 av bilaga 14, volym II (Aerodromes)

Analysen av de ändringar som införts i bilaga 14, volym II visar att deras införlivande skulle kräva ändringar som främst rör certifieringsspecifikationerna för helikopterflygplatsens utformning. Sådana framtida ändringar skulle avse de ändringar som införts i kapitlen 1, 3, 4 och 5 i bilaga 14, volym II. I vissa fall anses det dock inte lämpligt att ändra de nuvarande specifikationerna (t.ex. specifikationerna för belysningssystem för helikopterflygplatser), vilket redan anges i rekommendationen till Icaos skrivelse A4/1.1.58-18/97.

I andra fall skulle ändringarna av bestämmelserna i bilaga 14, volym II (kapitel 2 och 6) göra det nödvändigt att ändra det regelverk som infördes genom förordning (EG) nr 139/2014.

Relevanta avvikelser bör därför anmälas till dess att de relevanta EU-bestämmelserna ändras.

2.3.12 Ändring 41 av bilaga 15 (Aeronautical Information Services)

Ändringarna syftar till att förbättra den information om verksamheter som utgör en fara för civil luftfart som offentliggörs genom NOTAM, även i det särskilda fall som rör konfliktområden.

Bilaga VI (Del-AIS) till förordning (EU) 2017/373, ändrad genom förordning (EU) 2020/469, innehåller de senaste bestämmelserna i Icao-bilaga 15 (SARPs and Procedures for Air Navigation Services – Aeronautical Information Management (PANS-AIM). Det finns dock ett behov av att anmäla en avvikelse eftersom de ändringar som Icao antagit ännu inte ingår i bilaga VI (Del-AIS) till förordning (EU) 2017/373.

2.3.13 Ändring 13 av bilaga 16, volym I (Environmental Protection)

Den tillämpliga ändringen av bilaga 16 föreskrivs i artikel 9.2 första stycket i förordning (EU) 2018/1139 och träder i kraft den 1 april 2022.

Enligt Icaos skrivelse 20/28 ska dock ändring 13 av bilaga 16, volym I börja tillämpas den 1 januari 2021.

Till och med den 31 mars 2022 kommer det att finnas en avvikelse mellan EU:s förordningar och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 16, volym I, inbegripet alla ändringar till och med ändring 13. Därför bör en avvikelse som kommer att gälla till och med den 31 mars 2022 anmälas.

2.3.14 Ändring 10 av bilaga 16, volym II (Environmental Protection)

Den tillämpliga ändringen av bilaga 16, volym II föreskrivs i artikel 9.2 första stycket i förordning (EU) 2018/1139.

Enligt Icaos skrivelse 20/29 ska ändring 10 av bilaga 16, volym II börja tillämpas den 1 januari 2021. Avsikten är att göra den relevanta ändringen genom respektive Easa-förfarande. Till och med den 31 mars 2022 kommer det dock att finnas en avvikelse mellan unionens förordningar och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 16, volym I, inbegripet alla ändringar till och med ändring 10. Därför bör en avvikelse anmälas.

2.3.15 Ändring 1 av bilaga 16, volym III (Environmental Protection)

Enligt Icaos skrivelse 20/30 ska ändring 1 av bilaga 16, volym III börja tillämpas den 1 januari 2021. Den motsvarande ändringen av bilaga 16, volym III föreskrivs i artikel 9.2 första stycket i förordning (EU) 2018/1139.

Till den 1 april 2022 kommer det dock att finnas en avvikelse mellan unionens förordningar och/eller praxis och bestämmelserna i bilaga 16, volym III, inbegripet alla ändringar till och med ändring 13.

2.4 Det antagande av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II som Internationella civila luftfartsorganisationens råd planerade gällde senareläggning av det framtida utrustningskravet på tjugofem timmars ljudregistrator (CVR) för att undvika oavsiktliga konsekvenser på grund av covid-19-beredskapen.

Ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II, som rör senareläggning av det framtida utrustningskravet på tjugofem timmars ljudregistrator (CVR) för att undvika oavsiktliga konsekvenser på grund av covid-19-beredskapen kommer att läggas fram för antagande vid Icao-rådets 221:a möte.

Syftet med ändringarna av bilaga 6 – *Operation of Aircraft, Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes and Part II – International General Aviation - Aeroplanes* till Chicagokonventionen – är att senarelägga kravet på tjugofem timmars ljudregistrering till den 1 januari 2022, när de planerade ändringarna ska bli rättsligt bindande för parterna i Chicagokonventionen.

Datumet för utrustning med en ljudregistrator fastställdes till den 1 januari 2021. Covid-19-pandemin tillkännagavs i början av 2020 och har sedan dess orsakat betydande störningar i flygplanstillverkarnas tillverknings- och leveranskedjor.

3 DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1 Avvikelser som ska anmälas

Vid Icao-rådets 219:e session den 2–20 mars 2020 antogs ett antal ändringar av olika bilagor till Chicagokonventionen på områdena säkerhet, miljö och luftfart.

För varje Icao-bilaga hänvisas i bilagan till förslaget till rådets beslut till relevant unionslagstiftning. Alla ändringar som det hänvisas till faller inom områden som omfattas av unionsrätten och därmed av unionens exklusiva externa befogenhet. I bilagan till förslaget till rådets beslut redogörs dessutom i detalj för de avvikelser som ska anmälas till Icao. I förteckningen nedan anges behovet av att anmäla avvikelser till Icao per bilaga:

– Skrivelse 20/19 till antagandet av ändring 176 av bilaga 1 - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/16 till antagandet av ändring 79 av bilaga 3 - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/18 till antagandet av ändring 44 av bilaga 6, del I - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/31 till antagandet av ändring 37 av bilaga 6, del II - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/32 till antagandet av ändring 23 av bilaga 6, del III - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/20 till antagandet av ändring 92 av bilaga 10, volym I - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/21 till antagandet av ändring 92 av bilaga 10, volym II - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/39 till antagandet av ändring 52 av bilaga 11 - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/35 till antagandet av ändring 15 av bilaga 14, volym I - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/22 till antagandet av ändring 9 av bilaga 14, volym II - avvikelser som ska anmälas.

– Skrivelse 20/24 till antagandet av ändring 41 av bilaga 15 - avvikelser som ska anmälas.

I detta sammanhang och med beaktande av relevant unionslagstiftning ska den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vara att anmäla avvikelserna i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen enligt bilagan till förslaget till rådets beslut.

3.2 Ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II

Den viktigaste ändringen som ska införas genom förslaget till ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II till de befintliga unionsreglerna är att genomförandedatumet för den nya bestämmelse om utrustning på tjugofem timmar som ursprungligen planerades till den 1 januari 2021 kommer att senareläggas till den 1 januari 2022.

På grund av covid-pandemin är genomförandet av den nya utrustningsregel på 25 timmar som ursprungligen planerades till den 1 januari 2021 orealistiskt även på unionsnivå. Kommissionen håller på att anta en senareläggning av detta datum på unionsnivå genom ändringar av den relevanta kommissionsförordningen[15]. Därför bör Icaos föreslagna senareläggning stödjas. Efter det att Icao-rådet tillkännagett antagandet av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II i en skrivelse med en uppmaning till medlemsstaterna att anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin överensstämmelse med den antagna åtgärden, bör unionens ståndpunkt vara att anmäla överensstämmelse.

4 RÄTTSLIG GRUND

4.1 Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1 Principer

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

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[16].

---

15 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). Se Air Operations Rule, punkterna CAT.IDE.A.185 c (1) och NCC.IDE.A.160 b (1).

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

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”[17].

4.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Icao-rådet är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen).

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

Avvikelser som ska anmälas som svar på Icaos skrivelser som anges ovan har en inverkan på de rättsliga verkningarna av tillämpningen av de standarder som fastställs inom ramen för Chicagokonventionen.

Dessa rättsliga verkningar ligger inom ett område som i stor utsträckning täcks av unionsregler, nämligen förordning (EU) 2018/1139, förordning (EU) 2017/373, förordning (EU) nr 965/2012, förordning (EU) 2020/469 och förordning (EU) nr 139/2014. Detta innebär att unionen, i enlighet med artikel 3.2 i EUF-fördraget, har exklusiv extern befogenhet i denna fråga.

De antagna akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

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

4.2 Materiell rättslig grund

4.2.1 Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget 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 beståndsdelen 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 beståndsdelen.

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.

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

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.

2020/0290 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller anmälan av avvikelser från bilagorna 1, 3, 4, 6 (delarna I, II och III), 10 (volymerna I och II), 11, 14 (volymerna I och II), 15 och 16 (volymerna I, II och III), till konventionen angående internationell civil luftfart och i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vad gäller antagandet av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II till den konventionen avseende senareläggningen av det framtida utrustningskravet på tjugofem timmars ljudregistrator för att undvika oavsiktliga konsekvenser på grund av covid-19-beredskapen.

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *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 avtalsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sju medlemsstater är representerade i Icao-rådet.

(3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderad praxis.

(4) 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 egna 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.

(5) Vid sin 219:e session, som hölls den 2–20 mars 2020, antog Icao-rådet ändringar av bilagorna 1, 3, 4, 6 (del I, II och III), 10 (volymerna I och II), 11, 14 (volymerna I och II), 15 och 16 (volymerna I, II och III) till Chicagokonventionen på områdena säkerhet, miljö och luftfart. Motsvarande Icao-skrivelser med information till Icaos avtalsslutande stater om antagandet av ändringarna påminner dessa stater om deras skyldigheter enligt artikel 38 i Chicagokonventionen att underrätta Icao om eventuella avvikelser som kan uppstå.

(6) Alla ändringar som antagits av Icao-rådet faller inom områden som omfattas av unionsrätten och därmed av unionens exklusiva externa befogenhet. De nya standarderna och rekommenderade metoderna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionsrätten, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.

(7) [1]Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[2], kommissionens förordning (EU) 965/2012[3], kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469[4] och kommissionens förordning (EU) 139/2014[5].

(8) Flera ändringar av bilagorna till Chicagokonventionen ingår redan i den unionsomfattande lagstiftningen medan andra håller på att införas i unionens regler.

(9) För varje ändrad bilaga till Chicagokonventionen hänvisas i bilagan till detta beslut till relevant unionslagstiftning. I bilagan till detta beslut redogörs dessutom i detalj för de avvikelser som ska meddelas Icao.

(10) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på Icaos skrivelser, dvs. att anmäla efterlevnad, anmäla avvikelser eller oenighet med nya standarder och rekommenderad praxis som antogs vid Icao-rådets 219:e session när det gäller bilagorna 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 och 16 till Chicagokonventionen.

(11) Den globala covid-19-pandemin har haft en negativ inverkan på luftfartygsoperatörer, flygplanstillverkare och underordnade leverantörer till utrustningstillverkare och har försenat utvecklingen av nya system. Luftfartygsoperatörer ställer in eller senarelägger leveranser av luftfartyg, vilket innebär att leveransen av luftfartyg som är avsedda att levereras under 2020 skjuts upp till 2021. Ett nytillverkat luftfartyg som konfigurerats för leverans 2020 och som har försenats till 2021 måste konfigureras om till de tillämpliga bestämmelserna efter den 1 januari 2021. Luftfartygsoperatörer och flygplanstillverkare drabbas av en orimlig ekonomisk börda om dessa luftfartyg måste utrustas i efterhand. Kommissionen håller därför på att anta en senareläggning av detta datum på unionsnivå genom ändringar av förordning (EU) nr 965/2012.Ljudregistratorn (CVR) används som stöd vid utredning av olyckor och tillbud. En försening i genomförandet av ljudregistratorns inspelningstid från två timmar till tjugofem timmar innebär ingen betydande säkerhetsrisk, men anpassar säkerhetsfördelarna med en röstinspelning av längre varaktighet till de nuvarande realiteterna inom luftfartsindustrin. Unionen är en stark anhängare av Icaos insatser för att förbättra flygsäkerheten. Med tanke på den aldrig tidigare skådade situationen som

---

1 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8. 2018, s. 1).

2 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

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 genomförandeförordning (EU) 2020/469 av den 14 februari 2020 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 139/2014 samt förordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utformning av luftrumsstrukturer och datakvalitet, säkerhet på banan och om upphävande av förordning (EU) nr 73/2010 (EUT L 104, 3.4.2020, s. 1).

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).

orsakats av covid-19-pandemin och avsaknaden av en betydande säkerhetsrisk bör unionen därför stödja dessa ändringar.

(12) Unionens ståndpunkt vid Icao-rådets 221:a session avseende det planerade ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II bör vara att stödja dessa ändringar och ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.

(13) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II vilket ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom en skrivelse enligt Icaos förfarande, bör vara att anmäla överensstämmelse med dessa ändringar och ska uttryckas av samtliga medlemsstater i unionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på

– Icaos skrivelse 20/19 till antagandet av ändring 176 av bilaga 1,

– Icaos skrivelse 20/16 till antagandet av ändring 79 av bilaga 3,

– Icaos skrivelse 20/23 till antagandet av ändring 61 av bilaga 4,

– Icaos skrivelse 20/18 till antagandet av ändring 44 av bilaga 6, del I,

– Icaos skrivelse 20/31 till antagandet av ändring 37 av bilaga 6, del II,

– Icaos skrivelse 20/32 till antagandet av ändring 23 av bilaga 6, del II,

– Icaos skrivelse 20/20 till antagandet av ändring 92 av bilaga 10, volym I,

– Icaos skrivelse 20/21 till antagandet av ändring 92 av bilaga 10, volym II,

– Icaos skrivelse 20/39 till antagandet av ändring 52 av bilaga 11,

– Icaos skrivelse 20/35 till antagandet av ändring 15 av bilaga 14, volym I,

– Icaos skrivelse 20/22 till antagandet av ändring 9 av bilaga 14, volym II,

– Icaos skrivelse 20/24 till antagandet av ändring 41 av bilaga 15,

– Icaos skrivelse 20/28 till antagandet av ändring 13 av bilaga 16, volym I,

– Icaos skrivelse 20/29 till antagandet av ändring 10 av bilaga 16, volym II,

– Icaos skrivelse 20/30 till antagandet av ändring 1 av bilaga 16, volym III,

som utfärdats av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) anges i bilagan till detta beslut.

Artikel 2

(1) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets 221:a session ska vara att stödja de föreslagna ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II till konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) i deras helhet.

(2) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter Icao-rådets antagande av ändringarna 46 och 39 av bilaga 6, delarna I och II till Chicagokonventionen ska vara

att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden, som svar på respektive skrivelse från Icao.

Artikel 3

(1) Den ståndpunkt som avses i artikel 1 och artikel 2.2 ska uttryckas av samtliga medlemsstater i unionen.

(2) Den ståndpunkt som avses i artikel 2.1 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordföranden