RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2022/322

af 18. februar 2022

om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med vedtagelsen af ændringer af bilag 1, 6-10, 14 og 17 til konventionen angående international civil luftfart

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 nævnte konvention.

(2) EU-medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer. Syv medlemsstater er i øjeblikket repræsenteret i Rådet for ICAO (»ICAO-Rådet«).

(3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 skal ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (»SARPs«) og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.

(4) ICAO-Rådet skal på sin 225. samling vedtage ændring 178 af bilag 1, ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, ændring 24 af bilag 6, del III, ændring 7 af bilag 7, ændring 109 af bilag 8, ændring 29 af bilag 9, ændring 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, og ændring 18 af bilag 17 til Chicagokonventionen som beskrevet i ICAO-skrivelserne AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 og AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential og EC 6/3 – 21/67.

(5) Hovedformålet med ændring 178 af bilag 1 til Chicagokonventionen er at gøre det muligt at indføre et elektronisk system for udstedelse af personcertifikater med henblik på at forbedre effektiviteten.

(6) Hovedformålet med ændring 47, 40 og 24 af bilag 6, del I, II henholdsvis III, til Chicagokonventionen er at de retlige rammer, der skal sikre flyverekorderes vedvarende funktionsdygtighed, skabe større klarhed om bestemmelserne vedrørende udvidet omdirigeringstid (EDTO) og redningsveste til spædbørn, tillade brugen af terrænadvarselssystemer (GPWS) på visse flyvemaskiner, tilføje en ny norm, der gør det muligt på visse betingelser at udstyre flyvemaskiner med systemer, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen (ROAA'er), at anvende operationel godskrivning i forbindelse med præstationsbaserede operationelle minima for flyvepladser (PBAOM), at sikre, at der er tilstrækkelige rednings- og brandslukningsfaciliteter og -tjenester (RFF) på den flyveplads, det planlægges at benytte, at ajourføre bestemmelserne vedrørende alternative offshore-helikopterlandingspladser til langdistancehelikopteroperationer og at tilføje bestemmelser vedrørende transport af farligt gods i helikoptere og ajourføre de relaterede træningsbestemmelser.

(7) Hovedformålet med ændring 7 af bilag 7 til Chicagokonventionen er at lette overførslen af luftfartøjer fra en stat til en anden ved at tilpasse modellen for registreringscertifikatet og indføre en model for afregistreringscertifikatet.

(8) Hovedformålet med ændring 109 af bilag 8 til Chicagokonventionen er at skabe større klarhed og sikre, at stater, der godkender eventuelle ændringer og reparationer, har en klar forståelse af deres ansvar hvad angår vedvarende luftdygtighed, ligesom ændringen har til formål at præcisere den konstruktionsmæssige brandslukningskapacitet i lastrum i store flyvemaskiner, helikoptere og små flyvemaskiner.

(9) Hovedformålet med ændring 29 af bilag 9 til Chicagokonventionen er at styrke staternes beredskab over for fremtidige pandemier ved at lære af erfaringerne fra covid-19-pandemien og ved at fastlægge passende afhjælpningsforanstaltninger med hensyn til fremtidige pandemier. Ændring 29 omhandler også bekæmpelse af menneskehandel ved hjælp af SARPs. Den omfatter desuden mindre, men nyttige ændringer af bestemmelserne i bilag 9 til Chicagokonventionen om hjemtransportflyvninger og lufttransport af passagerer med handicap og en ændring af noterne i afdelingen om passagerlisteoplysninger (Passenger Name Record (PNR)) vedrørende begrebet »push«.

(10) Hovedformålet med ændring 91 af bilag 10, bind IV, til Chicagokonventionen er at indføre systemet til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS) X og at reducere antallet af falske ACAS-varslinger.

(11) Hovedformålet med ændring 17 af bilag 14, bind I, til Chicagokonventionen er at udelukke almenflyvning fra bestemmelserne om redning og brandslukning (RFF).

(12) Hovedformålet med ændring 18 af bilag 17 til Chicagokonventionen er at indføre nye SARPs og ændre de gældende SARPs vedrørende sikkerhedskultur, sikkerhedsprogrammer for luftfartøjsoperatører, metoder til sporing af eksplosivstoffer i indskrevet bagage og nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for den civile luftfart.

(13) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, eftersom ændring 178 af bilag 1, ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, ændring 24 af bilag 6, del III, ændring 7 af bilag 7, ændring 109 af bilag 8, ændring 29 af bilag 9, ændring 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, og ændring 18 af bilag 17 til Chicagokonventionen vil kunne få afgørende indflydelse på EU-retten, nærmere bestemt Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ([1]), (EU) nr. 1332/2011 ([2]), (EU) nr. 965/2012 ([3]), (EU) nr. 139/2014 ([4]) og (EU) 2015/640 ([5]), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 ([6]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ([7]).

(14) Unionens holdning på ICAO-Rådets 225. samling eller på en efterfølgende samling i forbindelse med vedtagelsen af ændring 178 af bilag 1, ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, ændring 24 af bilag 6, del III, ændring 7 af bilag 7, ændring 109 af bilag 8, ændring 29 af bilag 9, ændring 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, og ændring 18 af bilag 17 til Chicagokonventionen bør være at støtte disse ændringer i deres helhed. Denne holdning bør fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab på vegne af Unionen.

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

([3]) 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).

([4]) 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).

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

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1).

([7]) 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 direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (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).

(15) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændring 178 af bilag 1, ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, ændring 24 af bilag 6, del III, ændring 7 af bilag 7, ændring 109 af bilag 8, ændring 29 af bilag 9, ændring 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, og ændring 18 af bilag 17 til Chicagokonventionen, hvilket vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelses-proceduren, bør være ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, samt at meddele overensstemmelse, forudsat at disse ændringer vedtages uden væsentlige ændringer. Det er også passende at fastsætte, hvilken procedure der skal følges ved underretning af ICAO om afvigelser, i tilfælde af at EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den planlagte anvendelsesdato for disse SARPs. Med hensyn til forskelle i forhold til standarderne i bilag 1, 6, 8 og 14 til Chicagokonventionen, der henhører under Unionens enekompetence, finder Rådets afgørelse (EU) 2021/1092 ([8]) anvendelse. Denne holdning bør udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 225. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart eller på en eventuel efterfølgende samling, er at støtte vedtagelsen af den foreslåede ændring 178 af bilag 1, ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, ændring 24 af bilag 6, del III, ændring 7 af bilag 7, ændring 109 af bilag 8, ændring 29 af bilag 9, ændring 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, og ændring 18 af bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart i deres helhed.

2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet vedtager de i stk. 1 omhandlede ændringer uden at foretage væsentlige ændringer, er ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, samt at meddele overensstemmelse med hver vedtagen ændring i svaret på de respektive ICAO-skrivelser.

Hvis EU-lovgivningen afviger fra de standarder, som er omhandlet i de i stk. 1 nævnte bilag til Chicagokonventionen som ændret af ICAO, efter at de finder anvendelse, og således kræver underretning af afvigelser fra disse bilag i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38, forelægger Kommissionen rettidigt og senest to måneder inden en eventuel tidsfrist, der er fastsat af ICAO med henblik på underretning af afvigelser, Rådet et forberedende dokument med de nøjagtige afvigelser, som medlemsstaterne på Unionens vegne skal meddele ICAO, til drøftelse og godkendelse.

Hvis EU-lovgivningen afviger fra standarderne i bilag 1, 6, 8 og 14 til Chicagokonventionen som ændret af ICAO, fastlægges for så vidt som sådanne standarder falder ind under Unionens enekompetence, efter at de finder anvendelse, således at der kræves underretning om afvigelser fra disse bilag i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38, uanset dette stykkes første afsnit den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO for så vidt angår underretningen om sådanne afvigelser, på grundlag af afgørelse (EU) 2021/1092.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, i fællesskab.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

([8]) Rådets afgørelse (EU) 2021/1092 af 11. juni 2021 om fastlæggelse af kriterierne og proceduren for meddelelse om afvigelser fra internationale normer vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart på luftfartssikkerhedsområdet (EUT L 236 af 5.7.2021, s. 51).

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. februar 2022.

På Rådets vegne
J.-Y. LE DRIAN
Formand