RÅDETS BESLUT (EU) 2022/322

av den 18 februari 2022

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller antagandet av ändringar av bilagorna 1, 6–10, 14 och 17 till konventionen angående internationell civil luftfart

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

(2) Unionens medlemsstater är fördragsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sju medlemsstater är för närvarande representerade i Icao-rådet.

(3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen ska Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och utforma dem som bilagor till Chicagokonventionen.

(4) Icao-rådet ska vid sitt 225:e möte anta ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 29 av bilaga 9, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I och ändring 18 av bilaga 17 till Chicagokonventionen, som anges i skrivelserna AN 12/1.1.25–20/112, AN 11/1.1.34–20/75, AN 3/45–20/85, 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, och EC 6/3 – 21/67.

(5) Huvudsyftet med ändring 178 av bilaga 1 till Chicagokonventionen är att göra det möjligt att införa ett elektroniskt system för certifiering av personal (*electronic personnel licensing system*) i syfte att förbättra effektiviteten.

(6) Huvudsyftet med ändringarna 47, 40 och 24 av delarna I, II respektive III i bilaga 6 till Chicagokonventionen är att stärka den rättsliga ramen för fortsatt funktionsduglighet för färdregistratorer, förtydliga bestämmelserna om förlängda diversionstidsoperationer (EDTO) och räddningsvästar för spädbarn, föreskriva terrängvarningssystem (GPWS) på vissa flygplan, lägga till en ny standard för att under vissa förhållanden utrusta flygplan med varningssystem för avåkning från rullbana (ROAAS), tillhandahålla flygoperativt tillgodoräknande i samband med prestandabaserade operativa minima vid flygplats (PBAOM), säkerställa att lämpliga anordningar och tjänster för räddning och brandbekämpning (RFF) finns tillgängliga på den flygplats som är avsedd att användas, uppdatera bestämmelserna om havsbaserade alternativa helikopterdäck för långdistansverksamhet med helikoptrar och lägga till bestämmelser om transport av farligt gods med helikopter samt uppdatera åtföljande utbildningsbestämmelser.

(7) Huvudsyftet med ändring 7 av bilaga 7 till Chicagokonventionen är att underlätta överföringen av ett luftfartyg från en stat till en annan genom att anpassa mallen för registreringsbeviset och införa en mall för avregistreringsbeviset.

(8) Huvudsyftet med ändring 109 av bilaga 8 till Chicagokonventionen är att skapa större klarhet och säkerställa att stater som godkänner ändringar och reparationer har en tydlig förståelse av sitt ansvar för fortsatt luftvärdighet och att klargöra konstruktionskapaciteten för brandbekämpning i lastutrymmen i stora flygplan, helikoptrar och små flygplan.

(9) Huvudsyftet med ändring 29 av bilaga 9 till Chicagokonventionen är att öka staternas beredskap inför framtida pandemier genom att dra lärdom av erfarenheterna av covid-19-pandemin och fastställa lämpliga riskbegränsande åtgärder för framtida pandemier. Ändring 29 gäller även kampen mot människohandel genom standarder och rekommenderade metoder. Vidare omfattar den mindre men användbara ändringar av bestämmelserna i bilaga 9 till Chicagokonventionen avseende repatrieringsflyg och lufttransport av passagerare med funktionsnedsättning samt en ändring av anmärkningarna i avsnittet om passageraruppgifter (PNR) avseende begreppet *push*.

(10) Huvudsyftet med ändring 91 av volym IV i bilaga 10 till Chicagokonventionen är att införa flygburet kollisionsvarningssystem (*Airborne Collision Avoidance System*, ACAS) X och att minska förekomsten av falska ACAS-varningar.

(11) Huvudsyftet med ändring 17 av volym I i bilaga 14 till Chicagokonventionen är att undanta allmänflyget från bestämmelserna om räddning och brandbekämpning (RFF).

(12) Huvudsyftet med ändring 18 av bilaga 17 till Chicagokonventionen är att införa nya standarder och rekommenderade metoder och ändra befintliga standarder och rekommenderade metoder som rör säkerhetskultur, säkerhetsprogram för luftfartygsoperatörer, metoder för att upptäcka sprängämnen i lastrumsbagage, och nationella program för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet på det civila området.

(13) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet bör fastställas, eftersom ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 29 av bilaga 9, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I och ändring 18 av bilaga 17 till Chicagokonventionen på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätt, närmare bestämt kommissionens förordningar (EU) nr 1178/2011 ([1]), (EU) nr 1332/2011 ([2]), (EU) nr 965/2012 ([3]), (EU) nr 139/2014 ([4]) och (EU) 2015/640 ([5]), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ([6]) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 ([7]).

(14) Unionens ståndpunkt vid Icao-rådets 225:e möte eller vid ett senare möte med avseende på antagandet av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 29 av bilaga 9, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I och ändring 18 av bilaga 17 till Chicagokonventionen bör vara att stödja dessa ändringar i deras helhet. Den ståndpunkten bör uttryckas av de av unionens medlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.

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

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

([4]) Kommissionens förordning (EU) 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).

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

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

([7]) 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).

(15) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 29 av bilaga 9, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I och ändring 18 av bilaga 17 till Chicagokonventionen, som ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom en skrivelse enligt Icaos förfarande, bör vara att inte anmäla sitt ogillande och att anmäla överensstämmelse, förutsatt att dessa ändringar antas utan väsentliga ändringar. Det är också lämpligt att fastställa det förfarande som ska följas vid anmälan av avvikelser till Icao om unionslagstiftning avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa standarder och rekommenderade metoder. När det gäller avvikelser i förhållande till standarderna i bilagorna 1, 6, 8 och 14 till Chicagokonventionen som omfattas av unionens exklusiva behörighet är rådets beslut (EU) 2021/1092 ([8]) tillämpligt. Den ståndpunkten bör uttryckas av unionens samtliga medlemsstater.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 225:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens råd, eller vid ett senare möte, ska vara att stödja de föreslagna ändring 178 av bilaga 1, ändring 47 av bilaga 6 del I, ändring 40 av bilaga 6 del II, ändring 24 av bilaga 6 del III, ändring 7 av bilaga 7, ändring 109 av bilaga 8, ändring 29 av bilaga 9, ändring 91 av bilaga 10 volym IV, ändring 17 av bilaga 14 volym I och ändring 18 av bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart i deras helhet.

2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan väsentliga ändringar antar de ändringar som avses i punkt 1, ska vara att inte anmäla sitt ogillande och att anmäla överensstämmelse med varje antagen ändring, som svar på respektive skrivelse från Icao.

Om unionslagstiftning avviker från de standarder som återfinns i de bilagor till Chicagokonventionen som avses i punkt 1, i av Icao ändrad lydelse, efter det att dessa blir tillämpliga, vilket innebär att det krävs anmälan av avvikelser från dessa bilagor i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, ska kommissionen, i rätt tid och minst två månader före den frist som fastställts av Icao för anmälan av avvikelser, för diskussion och godkännande förelägga rådet ett förberedande dokument som anger de detaljerade avvikelser som medlemsstaterna ska anmäla till Icao på unionens vägnar.

Utan hinder av andra stycket i denna punkt, om unionslagstiftning avviker från standarderna i bilagorna 1, 6, 8 och 14 till Chicagokonventionen i deras av Icao ändrade lydelse, i den mån sådana standarder omfattas av unionens exklusiva behörighet, efter det att de blivit tillämpliga, vilket innebär att det krävs anmälan av avvikelser från dessa bilagor i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, ska den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao när det gäller anmälan av sådana avvikelser fastställas på grundval av beslut (EU) 2021/1092.

Artikel 2

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

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

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

([8]) Rådets beslut (EU) 2021/1092 av den 11 juni 2021 om fastställande av kriterier och förfarande för anmälan av avvikelser från internationella standarder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen på flygsäkerhetsområdet (EUT L 236, 5.7.2021, s. 51).

Utfärdat i Bryssel den 18 februari 2022.

På rådets vägnar
J.-Y. LE DRIAN
Ordförande