



Bruxelles, den 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 226. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår den påtænkte vedtagelse af ændring 48 af del I i bilag 6 til konventionen angående international civil luftfart

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 ændring 48 af bilag 6, del I, til konventionen angående international civil luftfart, som skal vedtages af ICAO-Rådet på dets 226. møde.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål 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 et specialiseret agentur 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, der er anført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelsen af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der optages som bilag til Chicagokonventionen.

I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal ICAO-staterne, før foranstaltningerne træder i kraft og bliver retligt bindende, enten meddele, at de ikke godkender foranstaltningerne, meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

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

2.3. De retsakter, der skal vedtages af Organisationen for International Civil Luftfart, og deres forbindelser til de gældende EU-regler

ICAO-Rådet forventes på sin 226. samling at vedtage ændring 48 af del I til bilag 6 til Chicagokonventionen vedrørende midler til lokalisering af en flyvemaskine i nød.

2.3.1. Standarder omfattet af anvendelsesområdet for ændring 48 til ICAO bilag 6, del I

Standard 6.18.1 i ICAO's bilag 6, del I, kræver, at alle flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 1. januar 2023 eller senere, mindst én gang hvert minut, når de er i nød, autonomt transmitterer oplysninger, ud fra hvilke luftfartsforetagendet kan bestemme en position.

Formålet med standard 6.18.1, jf. ICAO's bilag 6, del I, tillæg 9, er at fastlægge placeringen af et ulykkessted inden for en radius af 6 NM.

Standard 6.18.1 i ICAO's bilag 6, del I, er blevet gennemført¹ i punkt CAT.GEN.MPA.210 i bilag IV (del-CAT) til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012² ("EU's regler for flyveoperationer") som kræver følgende:

"Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med robuste og automatisk virkende midler, som muliggør præcis lokalisering af det sted, hvor flyvningen er endt efter et havari, der har påført flyvemaskinen alvorlig skade:

- (1) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg og en MOPSC på over 19 sæder, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis³ den 1. januar 2023 eller senere, og
- (2) alle flyvemaskiner med en MCTOM på over 45 500 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2023 eller senere."

2.3.2. Ændringer, der indføres ved ændring 48 til ICAO's bilag 6, del I

Udkastet til ændring 48 til ICAO's bilag 6, del I, udskyder anvendelsesdatoen for standard 6.18.1 til den 1. januar 2025 (i stedet for den 1. januar 2023) og begrænser dens anvendelse til flyvemaskiner, der første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2024 eller senere (i stedet for flyvemaskiner, der første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2023 eller senere). Hovedårsagerne til at foreslå disse ændringer er:

- betydelige forsinkelser for alle berørte flyproducenter i hele verden med hensyn til at udstyre flyvemaskiner med det nødvendige udstyr
- betydelige forsinkelser i etableringen af kommunikationsinfrastrukturen for opfyldelse af standard 2.4 i tillæg 9⁴ og opnåelse af dens fulde operationelle kapacitet og

¹ Det blev henstillet til medlemsstaterne at meddele en uoverensstemmelse med ICAO-standard 6.18.1, da flyvemaskiner med en MOPSC på 19 sæder eller med en MCTOM på mellem 27 000 kg og 45 500 kg ikke er omfattet af punkt CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ Luftdygtighedsbevis eller CofA (certificate of airworthiness).

- utilstrækkelig tid tilbage til redningskoordinationscentre og lufttrafiktjenesteenheder til forberedelse og tilpasning af deres procedurer.

Bemærk: de acceptable måder for overensstemmelse for punkt CAT.GEN.MPA.210 indeholder betingelser, der er strengere med hensyn til robusthed og nøjagtighed end dem, der er specificeret i ICAO's bilag 6, del I, 6.18 og tillæg 9. Flyfabrikanterne sigter mod at udstyre deres flyvemaskiner med udstyr, der opfylder både ICAO-standard 6.18.1 og punkt CAT.GEN.MPA.210, så disse flyvemaskiner kan opereres i EU og på verdensplan uden ændringer eller begrænsninger. Dette har igen øget arbejdsmængden for at designe og certificere dette udstyr betydeligt.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. De væsentligste ændringer og deres forbindelser med de gældende EU-regler

Udkastet til ændring 48 til ICAO's bilag 6 udskyder anvendelsesdatoen for standard 6.18.1 i ICAO's bilag 6, del I, med to år:

"6.18.1 Fra 1. januar 2025 skal alle flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på over 27 000 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 1. januar 2024 eller senere, mindst én gang hvert minut, når de er i nød, autonomt transmitterer oplysninger, ud fra hvilke luftfartsforetagendet kan bestemme en position i overensstemmelse med tillæg 9."

3.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

Alle luftfartøjsfabrikanter oplever betydelige forsinkelser i processen med at overholde standard 6.18.1 i ICAO's bilag 6, del I, og punkt CAT.GEN.MPA.210 i EU's regler for flyveoperationer. Hvis den nuværende anvendelsesdato bevares, vil det sandsynligvis føre til en situation, hvor mange EU-baserede luftfartøjsoperatører vil blive nødt til at anmode om midlertidige undtagelser for flyvemaskiner, der leveres i 2023, og udføre meget dyre eftermonteringer af udstyr. Det kan være nødvendigt at forlænge sådanne midlertidige undtagelser til 2024 for at give tilstrækkelig tid til, at de berørte flyvemaskiner kan få udstyret eftermonteret. Derudover vil kommunikationsinfrastrukturens fulde operationelle kapacitet og lufttrafiktjenesteenheders og redningskoordineringscentrenes fulde beredskab muligvis ikke være opnået før 2024. EU-baserede luftfartøjsoperatører har ringe indflydelse på at fremskynde gennemførelsen af ICAO-standard 6.18.1 og punkt CAT.GEN.MPA.210.

Den foreslåede ændring af anvendelsesdatoen for standard 6.18.1 i ICAO's bilag 6, del I, har begrænset indvirkning på luftfartøjsikkerheden, da denne ICAO-standard blot er en af de foranstaltninger, ICAO har truffet for at lette lokaliseringen af luftfartøjer i nød. Alle flyvemaskiner, der er omfattet af standard 6.18.1, skal også spores af luftfartsforetagendet, når de flyver over havområder i henhold til standard 3.5.3 i ICAO's bilag 6, del I (gennemført i punkt CAT.GEN.MPA.205 i EU's regler for flyveoperationer) og udstyres med to nødlokaliseringssendere i henhold til standard 6.17.3 i ICAO, bilag 6, del I (gennemført i punkt CAT.IDE.A.280 i EU's regler for flyveoperationer).

Unionen bør derfor støtte forslaget om at udskyde anvendelsesdatoen for standard 6.18.1 i ICAO's bilag 6, del I.

⁴ Standard 2.4 i tillæg 9 til ICAO's bilag 6, del I, kræver, at organisationer, der skal have adgang til de transmitterede oplysninger, mindst skal omfatte lufttrafiktjenesteenhed(er) og eftersøgnings- og redningscentral(er) og undercentraler.

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 aftalen⁵.

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 instrumenter, 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*"⁶.

4.1.2. Princippernes 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 fremsendelsen af meddelelser om afvigelser 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.

Den påtænkte retsakt vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nærmere bestemt på punkt CAT.GEN.MPA.210 i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012.

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 et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes 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.

⁵ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

⁶ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

4.3. Konklusion

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

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 226. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår den påtænkte vedtagelse af ændring 48 af del I i bilag 6 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) 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 ICAO-Rådet.
- (3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs") og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.
- (4) I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at det er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.
- (5) 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.
- (6) ICAO-Rådet skal på sin 226. samling vedtage ændring 48 af bilag 6, del I, til Chicagokonventionen.
- (7) Hovedformålet med ændring 48 af bilag 6, del I, forventes at udskyde anvendelsesdatoen for dens standard 6.18.1 til 1. januar 2025.
- (8) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 226. møde i ICAO-Rådet med hensyn til det planlagte ændringsforslag

48 til bilag 6, del I. Denne holdning bør være at støtte nævnte ændring og skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som i fællesskab handler på Unionens vegne.

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 226. møde i ICAO-Rådet, eller på et en efterfølgende samling, skal være at støtte det foreslåede ændringsforslag 48 til bilag 6, del I, til konventionen angående international civil luftfart i dets helhed.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab på Unionens vegne.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*