



Bruxelles, den 17.1.2022  
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 225. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart**

## **BEGRUNDELSE**

### **1. FORSLAGETS GENSTAND**

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af:

- i) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 225. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart, og
- ii) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, når ICAO har meddelt 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart i de respektive ICAO-skrivelser, hvori ICAO's kontraherende stater opfordres til enten at meddele, at de ikke godkender ændringerne, meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

### **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 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, 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 fremgangsmåder, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, straks meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale norm.

### **2.3. De retsakter, der skal vedtages af ICAO, og deres forbindelser til de gældende EU-regler**

Det forventes, at ICAO-Rådet på sin 225. samling eller på en efterfølgende samling vedtager:

- ændring 178 af bilag 1 vedrørende global anerkendelse af elektroniske personcertifikater (EPL)
- ændring 47 af bilag 6, del I, vedrørende udvidet omdirigerings- (EDTO), redningsveste til spædbørn, terrænadvarselssystemer (ground proximity warning systems), systemer, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen (runway overrun awareness and alerting systems), og operationel godskrivning
- ændring 40 af bilag 6, del II, vedrørende operationel godskrivning og forholdsmæssigt afpassede rednings- og brandslukningsbestemmelser (RFF) for almenflyvning (GA)
- ændring 24 af bilag 6, del III, vedrørende operationel godskrivning, alternative offshore-helikopterlandingspladser til langdistancehelikopteroperationer og farligt gods
- ændring 7 af bilag 7 vedrørende registrering, afregistrering og overførsel af et luftfartøjs registrering
- ændring 109 af bilag 8 vedrørende statens ansvar i tilfælde af ændringer og reparationer, der foretages af tredjepart, bestemmelser om brandslukning i lastrum og bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer, der ikke er registreret i den stat, der har udstedt godkendelsesbeviset for vedligeholdelsesorganisationen
- ændring 91 af bilag 10, bind IV, vedrørende indførelse af det luftbårne antikollisionssystem, "Airborne Collision Avoidance System X" (ACAS X), og reduktion af forekomsten af falske ACAS-varslinger på luftfartøjer udstyret med aktuelle ACAS-systemer med hybrid overvågningskapacitet
- ændring 17 af bilag 14, bind I, vedrørende redning og brandslukning i forbindelse med almenflyvning
- ændring 18 af bilag 17, der er udarbejdet som følge af revisionen af bilag 17 på det 32. møde i Aviation Security Panel (AVSECP/32), der blev afholdt den 31. maj-4. juni 2021
- ændring 29 af bilag 9 vedrørende sygdomsudbrud i luftfartssektoren og bekæmpelse af menneskehandel, der er udarbejdet som følge af anbefalingerne fra det 12. møde i Facilitation Panel (FALP/12), der blev afholdt den 13.-23. juli 2021

("de påtænkte retsakter").

Formålet med de påtænkte retsakter er som følger:

### ***Ændring 178 af bilag 1***

At indføre kapitel 5-specifikationer for personcertifikater i bilag 1 vedrørende implementeringen af et system med elektroniske personcertifikater (EPL) for at forbedre effektiviteten og anerkendelsen på globalt plan af sådanne certifikater.

Ændringen forventes at finde anvendelse fra den 3. november 2022.

### ***Ændring 47 af bilag 6, del I***

Denne ændring vedrører udvidet omdirigeringsstid (EDTO) og tager sigte på at ændre kapitel 4 og slette hele tillæg C. Ændringen vedrører vigtige EDTO-systemer og tager sigte på at præcisere, at den mest begrænsende restriktion gældende for en EDTO-omdirigeringsafstand ikke kan overskrides, og at der skal tages hensyn hertil ved dispatch. Tillæg C, der består af vejledende materiale, slettes, eftersom EDTO-håndbogen (dokument 10085) indeholder en komplet vejledning om EDTO.

Hvad angår redningsveste til spædbørn tager ændringen sigte på at tilføje en ny note til bilag 6, del I, der indeholder yderligere vejledning om transport af redningsveste til spædbørn. De kontraherende stater er ikke retligt forpligtet til at meddele overholdelse af eller afvigelser fra noter.

Hvad angår terrænadvarselssystemer (GPWS) er det hensigten på grundlag af en gennemgang af nylige havarier at opgradere den eksisterende anbefaling i bilag 6, del I, om at luftfartøjer med en maksimal certificeret startmasse (MCTOM) på 5 700 kg eller derunder med godkendelse til at befordre mere end fem, men højst ni passagerer bør være udstyret med GPWS, til en norm.

Med hensyn til systemer, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen (ROAA'er), tager ændringen sigte på at indføre en ny norm tillige med nye definitioner i kapitel 1, hvorved det kræves, at luftfartøjer til erhvervsmæssig lufttransport fremover skal være udstyret med og anvende ROAA'er.

### ***Ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, og ændring 24 af bilag 6, del III, vedrørende performancebaserede operationelle minima for flyvepladser (PBAOM) og flyverekordere***

Hvad angår operationel godskrivning i forbindelse med PBAOM giver PBAOM-konceptet mulighed for at opnå operationel godskrivning, dvs. anvendelse af lavere minima baseret på den jordbaserede infrastrukturens og luftfartøjssystemernes performance.

Et af formålene med ændringerne af bilag 6 er at undgå henvisninger til specifikke systemer — såsom synsforstærkende systemer (EVS) og frontrudeprojektion (HUD) — og at tilvejebringe en mere generisk, teknologineutral tekst for at muliggøre yderligere udvikling på dette område. En af ændringerne vedrører indførelsen af definitioner på basisluftfartøj og avanceret luftfartøj, idet avancerede luftfartøjer har yderligere udstyr ud over det, der kræves til operationen, sammenlignet med et basisluftfartøj, som kun har det nødvendige udstyr og derfor ikke er berettiget til nogen form for operationel godskrivning. Denne ændring er det første skridt i indførelsen af begrebet PBAOM i kommercielle operationer for at lette forståelsen af begrebet og tager sigte på at gøre det muligt at formulere normerne mere generisk.

Tillæg H til bilag 6, del I, slettes desuden, eftersom håndbogen om All-Weather Operations (dokument 9365) nu indeholder oplysninger om brugen af automatiske landingsystemer,

HUD og EVS. De kontraherende stater er ikke retligt forpligtet til at meddele overholdelse af eller afvigelser fra vejledende materiale.

Med hensyn til flyverekordere tager ændringen sigte på at ændre eksisterende normer i bilag 6 for at indføre krav om, at fabrikanter og installatører af flyverekordersystemer skal fremlægge de oplysninger, der er nødvendige for at sikre flyverekorderes vedvarende funktionsdygtighed. Kravene præciserer også, hvor hyppigt flyverekordere skal vedligeholdes.

#### ***Ændring 40 af bilag 6, del II, og ændring 17 af bilag 14, bind I, vedrørende rednings- og brandslukningsbestemmelser (RFF) for almenflyvning (GA)***

Ændringen tager sigte på at indføre en ny anbefaling i bilag 6, del II, afdeling 2 (General Aviation Operations) og nye normer i bilag 6, del II, afdeling 3 (Large and turbojet aeroplanes) og at ændre bilag 14, bind I, kapitel 9.

Med hensyn til bilag 6, del II, afdeling 2 og 3, tager ændringen sigte på at tydeliggøre behovet for, at operatøren tager hensyn til tilgængeligheden af RFF-faciliteter og -tjenester på den flyveplads, som denne har planlagt at benytte.

Den anbefaling, der foreslås indført i bilag 6, del II, afdeling 2, giver de berørte GA-operatører (i EU-systemet "NCO-operatører") mulighed for at vurdere egnetheden af den flyveplads, det planlægges at benytte, og i deres vurdering tage hensyn til, om der er RFF-faciliteter til rådighed. For operatører, der er omfattet af bilag 6, del II, afdeling 3, (i EU-systemet "NCC-operatører"), og som er forpligtet til at indføre et sikkerhedsledelsessystem (SMS), bør behovet for at tage hensyn til passende RFF-faciliteter, når de vælger, hvilken flyveplads de vil benytte, adresseres i operatørens SMS.

ICAO foreslår desuden, at almenflyvning (GA) udelukkes fra RFF-bestemmelserne i bilag 14 — Aerodromes, Volume I — Aerodrome Design and Operations. Nogle stater fortolker den gældende tekst således, at alle flyvepladser uanset operationernes størrelse og type, skal have dedikerede RFF-faciliteter. For små flyvepladser, der udelukkende benyttes til almenflyvning, skaber dette en stor byrde, som har resulteret i en begrænsning af deres driftstimer eller endda lukning af flyvepladsen. Den midlertidige lukning af eller begrænsningen i antallet af driftstimer for en flyveplads er i sig selv en fare, navnlig for luftfartøjer, der benyttes til almenflyvning, der har en mere begrænset brændstofkapacitet, og som ofte kun kan udøve deres operationer i dagslys og er mere afhængige af vejrforholdene. De gældende RFF-krav er ikke forholdsmæssigt afpassede, navnlig fordi små GA-luftfartøjer grundet deres lave masse, lave start- og landingshastighed og begrænsede brændstofkapacitet sandsynligvis ikke forårsager den type start- eller landingshavari, der ville kræve brandværn på flyvepladsen.

#### ***Ændring 24 af bilag 6, del III***

Hvad angår alternative offshore-helikopterlandingspladser til langdistancehelikopteroperationer ændres normerne og de anbefalede fremgangsmåder, således at den nuværende anbefalede praksis, ifølge hvilken der ikke anvendes alternative offshore-helikopterlandingspladser i farlige områder, udgår. Med ændringen kræves det nu, at operatøren tager alle relevante faktorer i betragtning, når der træffes beslutning om at benytte sådanne alternative landingspladser. Ændringen gør det muligt for en operatør at planlægge en alternativ offshore-helikopterlandingsplads i et farligt område, forudsat at der foretages en risikovurdering. Det er hensigten, at en operatør sikkert og effektivt skal kunne forvalte optimeret nyttelast i forhold til kravene til brændstof, afstand og omdirigering og samtidig opretholde et sikkerhedsniveau, der mindst svarer til det sikkerhedsniveau, der er fastsat i den nuværende bestemmelse.

Hvad angår transport af farligt gods med helikopter, tager ændringen sigte på at indarbejde et nyt kapitel 12 i bilag 6, del III. Der findes i øjeblikket ingen passende normer i del III, navnlig med hensyn til bestemmelser vedrørende det ansvar, der påhviler operatørens hjemstat. Der er behov for sådanne bestemmelser for at sikre et ordentligt tilsyn med operationer, der involverer farligt gods, og for at præcisere kravene til operatører, der ikke har tilladelse til at transportere farligt gods. Bestemmelserne er baseret på bestemmelserne i bilag 6, del I, og er blevet tilpasset med henblik på bilag 6, del III. Bestemmelserne er i overensstemmelse med de tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods (dokument 9284, Technical Instructions).

Det forventes, at ændringerne af bilag 6, del I, II og III, og af bilag 14, bind I, finder anvendelse fra den 3. november 2022.

### ***Ændring 7 af bilag 7***

Denne ændring tager sigte på at lette overførslen af et luftfartøj fra en stat til en anden, harmonisere den nuværende praksis og skabe åbenhed og ensartethed i forbindelse med overførslen mellem stater af luftfartøjers ejerskabsdata.

Hvad angår registreringen af luftfartøjer, tager ændringen sigte på at tilpasse registreringscertifikatet, således at det fremgår heraf, om det udstedes til luftfartøjsejeren, luftfartøjsoperatøren eller en anden. Ændringen har til formål at afspejle den nuværende erhvervsmæssige praksis i luftfartssektoren, som f.eks. leasing, hvor luftfartøjet opereres af en anden enhed end den, der ejer luftfartøjet.

Hvad angår afregistrering af luftfartøjer, tager ændringen sigte på at indføre et krav om, at der ved afregistrering skal udstedes et afregistreringscertifikat. I øjeblikket er formatet for og oplysningerne i den meddelelse eller det certifikat om afregistrering, der udstedes af en række medlemsstater, ikke standardiseret, hvilket medfører forsinkelser i afregistreringen.

Ændring 7 af bilag 7 forventes at finde anvendelse den 2. november 2023. Bestemmelserne om registreringscertifikater forventes dog at finde anvendelse den 26. november 2026.

### ***Ændring 109 af bilag 8***

Denne ændring tager sigte på at ændre de normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs), der er fastsat i bilag 8, for at skabe klarhed og sikre, at stater, der godkender eventuelle ændringer og reparationer (dvs. konstruktionsændringsstater) har en klar forståelse af deres ansvar for vedvarende luftdygtighed, og at præcisere den konstruktionsmæssige brandslukningskapacitet i lastrum i store flyvemaskiner, helikoptere og små flyvemaskiner. Der tilføjes ligeledes en note med henblik på at præcisere, at de bestemmelser, der foreslås indført i kapitel 6, del II, ikke er til hinder for, at en vedligeholdelsesorganisation udfører vedligeholdelse af luftfartøjer, der ikke er registreret i den stat, der udstedte godkendelsesbeviset for vedligeholdelsesorganisation, og vedligeholdelse af luftfartøjer uden registrering. De kontraherende stater er ikke retligt forpligtet til at meddele overholdelse af eller afvigelser fra noter.

Anvendelsesdatoen for ændring 109 af bilag 8 er den 3. november 2022.

### ***Ændring 91 af bilag 10, bind IV***

Denne ændring har til formål at ændre de gældende SARPs, der er fastsat i bilag 10, bind IV, for at indføre bestemmelser om det luftbårne antikollisionssystem "Airborne Collision Avoidance System X" (ACAS X), med det sigte at forbedre sikkerheden, reducere antallet af unødvendige varslinger, tage højde for nye procedurer og gøre det muligt at anvende andre overvågningskilder til støtte for nye luftfartøjstyper, ligesom ændringen tager sigte på at

reducere antallet af falske ACAS-varslinger. Ændringen forventes at finde anvendelse fra den 3. november 2022.

### ***Ændring 18 af bilag 17***

Denne ændring har til formål at indføre nye SARPs og/eller ændre de gældende SARPs i bilag 17 til Chicagokonventionen vedrørende sikkerhedskultur, sikkerhedsprogrammer for luftfartøjsoperatører, metoder til sporing af eksplosivstoffer i indskrevet bagage og nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for den civile luftfart. Ændring 18 forventes at finde anvendelse i november 2022.

### ***Ændring 29 af bilag 9***

Den foreslåede ændring 29 af bilag 9 omfatter bl.a. nye og/eller reviderede bestemmelser om folkesundhedsmæssige krisesituationer, sikkerheden af rejse- og sundhedsdokumenter, nødhjælps- og hjemtransportflyvninger, lettelse af lufttransport af personer med handicap, bistand til ofre for havarier og deres familier, menneskehandel og en mindre ændring i en note vedrørende Passagerlisteoplysninger (PNR) for at præcisere "push"-metoden.

Den 15. april 2020 godkendte Lufttransportkomitéen (ATC) (C-DEC 219/3) et mandat med henblik på etablering af en taskforce, som fik til opgave at gennemgå alle sundhedsrelaterede SARPs i bilag 9 og det dertil hørende vejledende materiale, udarbejde udkast til nye og/eller reviderede bestemmelser til bilag 9 og udkast til relevant vejledende materiale. Disse er udformet med henblik på at tilvejebringe effektive ICAO-foranstaltninger, som staterne skal gennemføre via deres luftfartsmyndigheder, idet de indeholder krav til både lufthavns- og luftfartøjsoperatører samt andre interessenter.

Taskforcen har på grundlag af sine overvejelser om inkludering af nye og reviderede sundhedsrelaterede SARPs foreslået nye definitioner og ændringer af kapitel 1 (insektbekæmpelse og desinfektion af luftfartøjer), kapitel 6 (om flyvepladskriseplaner i tilfælde af sundhedsudbrud), kapitel 8 (om indsamling af sundhedsdokumentation og fremme af digitale løsninger, hvis muligt) og er nået til enighed om formuleringen af et nyt kapitel (kapitel 10) i bilag 9 — Facilitation. Det nye kapitel 10 har til formål at samle nye og reviderede sundhedsrelaterede SARPs, herunder flytning af visse gældende sundhedsrelaterede SARPs fra andre kapitler i bilag 9 til det foreslåede nye kapitel 10. Dette kapitel omfatter 3 afdelinger: - A. Internationale sundhedsregler og relaterede foranstaltninger B. Inspektion af sundhedsrelateret dokumentation og C. Forebyggelse og afbødning af overførbare sygdomme. Grundet det omfattende arbejde med de nye og reviderede SARPs og tidsmæssige begrænsninger var taskforcen imidlertid ikke i stand til at gruppere de pågældende SARPs med henblik på at gøre det nye kapitel 10 helt færdig.

På det 12. møde i Facilitation Panel blev taskforcens anbefalinger og de foreslåede SARPs med de yderligere noter gennemgået og integreret i panelets endelige rapport. Panelet har med endelig konsensus blandt deltagerne ændret nogle af de foreslåede SARPs. Drøftelserne omfattede kontaktopsporingspolitikken og status for sundhedsdokumentation ved indrejse eller transit. Deltagerne i panelet indvilligede desuden i at foretage mindre ændringer af kontaktopsporingsformularen.

ICAO's Facilitation Panel Working Group on Human Trafficking (WGHT) har desuden udarbejdet en samlet strategi. Dette omfatter udarbejdelse af retningslinjer og ydelse af bistand til medlemsstaterne med at:

a) etablere og gennemføre en samlet faciliteringsstrategi for bekæmpelse af menneskehandel inden for den civile luftfart og

b) udarbejde politikker og protokoller vedrørende reaktioner på tilfælde af formodet menneskehandel, herunder klare linjer for rapportering til de retshåndhævende myndigheder, reaktioner på tilfælde af potentiel menneskehandel og koordinering med statslige organer, stater og interessenter (herunder lufthavne og luftfartsselskaber).

Denne samlede strategi supplerer ICAO's eksisterende politikker til bekæmpelse af menneskehandel, retningslinjer og andre ressourcer, der er udviklet for at støtte luftfartssektoren i dens bestræbelser på at bekæmpe menneskehandel, herunder en generel resolution, to anbefalede praksisser, uddannelsesretningslinjer, rapporteringsretningslinjer, et uddannelsesprogram og en undersøgelse i medlemsstaterne.

De ændringer, der beskrives i ændring 29, forventes at finde anvendelse i november 2022.

### **3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE**

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

##### ***Ændring 178 af bilag 1 vedrørende global anerkendelse af elektroniske personcertifikater (EPL)***

Som reaktion på anbefalingerne fra det 39. møde i ICAO-Forsamlingen har ICAO's sekretariat undersøgt, om det er muligt at udarbejde normer (der skal indgå i bilag 1 — Personnel Licensing), med det formål at indføre et elektronisk system for udstedelse af personcertifikater for at forbedre sikkerheden og effektiviteten. Undersøgelsen viste, at en ændring af bilag 1, der gør det valgfrit at anvende elektroniske personcertifikater, er realiserbar, så længe der lægges særlig vægt på at undgå at pålægge andre stater, der skal kontrollere ægtheden og gyldigheden af et certifikat, urimelige byrder. Der er oprettet en taskforce vedrørende elektroniske personcertifikater (Electronic Personnel Licence Task Force (EPL-TF)), som bl.a. har fået til opgave at gennemgå den undersøgelse, som ICAO's sekretariat har foretaget, og udarbejde udkast til bestemmelser, i forbindelse med hvilke der vil blive taget behørigt hensyn til andre staters anerkendelse af elektroniske personcertifikater.

Medlemsstaterne er blevet hørt om de foreslåede ændringer ved ICAO-skrivelse AN 12/1.1.25-20/112, herunder forslagene til ændring af bilag 1 til Chicagokonventionen.

De ændringer, der oprindeligt blev foreslået i ICAO-skrivelse AN 12/1.1.25-20/112, vedrører indførelsen af elektroniske personcertifikater på selvstændige mobile elektroniske skærmapparater i tillæg til de certifikater, der udstedes på papir af bedste kvalitet eller et andet egnet materiale, herunder plastkort.

Som følge af en henstilling fra EASA vedrørende ICAO-skrivelse AN 12/1.1.25-20/112 anerkender mange EU-medlemsstater de relevante fordele ved et elektronisk personcertifikat og forudser ingen specifikke ulemper.

De planlagte ændringer vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nærmere bestemt Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011<sup>1</sup> og Kommissionens forordning (EU)

---

<sup>1</sup> 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).



2015/340<sup>2</sup>. Der skal inkorporeres nye ICAO-SARPs i EU-lovgivningen, således at de gældende retlige regler ændres med henblik på at regulere formatet for, typen og godkendelsen af selvstændige mobile elektroniske skærmapparater samt muligheden for at få adgang til relevante data med og uden forbindelse til internettet, samtidig med at personoplysningers integritet, fortrolighed og sikkerhed opretholdes.

***Ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, og ændring 24 af bilag 6, del III, og ændring 17 af bilag 14, bind I***

Ændring 47 af bilag 6, del I, om udvidet omdirigeringsstid (EDTO) bør inkorporeres i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012<sup>3</sup>.

Ændring 47 af bilag 6, del I, vedrørende redningsveste til spædbørn svarer til de gældende regler i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012, der fastsætter krav om, at der skal medbringes redningsveste om bord eller tilsvarende flydeanordninger til spædbørn. Det samme gælder for terrænadvarselssystemer (GPWS). EASA har fremlagt oplysninger til støtte for ICAO's cost-benefit-analyse. Analysen viste et positivt cost/benefit-forhold ved denne ændring, hvis kravet indføres fremadrettet, men ikke tilstrækkeligt til at begrunde en eftermontering. Der vil ikke være behov for at ændre EU-reglerne.

Ændring 47 af bilag 6, del I, vedrørende systemer, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen (ROAA'er), svarer til de gældende regler i Kommissionens forordning (EU) 2015/640<sup>4</sup>. Der vil ikke være behov for at ændre EU-reglerne.

Ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, og ændring 24 af bilag 6, del III, vedrørende operationel godskrivning i forbindelse med performancebaserede operationelle minima for flyvepladser (PBAOM) svarer til de gældende regler i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012. Der vil ikke være behov for at ændre EU-reglerne.

Ændring 47 af bilag 6, del I, ændring 40 af bilag 6, del II, og ændring 24 af bilag 6, del III, vedrørende flyverekordere. Flere medlemsstater har været forhindret i at undersøge havarier og alvorlige hændelser, fordi de flyverekordersystemer (flyvedatarekordersystemer og/eller cockpit voice recorder-systemer), der var installeret på de pågældende luftfartøjer, ikke var vedligeholdt, så de var funktionsdygtige. Dette resulterede i problemer med de registreringsfiler, der blev hentet fra flyverekorderne (som f.eks. manglende oplysninger, ugyldige parameterværdier eller uforståelige lydoptagelser). En af de faktorer, der bidrager hertil, er, at oplysningerne om vedligeholdelsen af flyverekordersystemer ofte er

---

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

ufuldstændige. Operatørerne skal sikre, at flyverekordersystemerne konstant er funktionsdygtige, men uden de relevante oplysninger kan de ikke opfylde dette krav.

Forslagene i ICAO-skrivelse SP 55/4-20/94 tager sigte på at ændre ICAO-normerne i tillæg 8 til bilag 6, del I, tillæg 2.3 til bilag 6, del II, og tillæg 4 til bilag 6, del III. Forslagene tager sigte på at:

1. ændre de ICAO-normer, der finder anvendelse på flyverekordersystemfabrikanter og indføre ICAO-normer, der skal gælde for installatører af flyverekordersystemer med henblik på at kræve, at disse organisationer fremlægger de oplysninger, der er nødvendige for, at operatørerne kan vedligeholde deres flyverekordere, således at de er funktionsdygtige
2. ændre de ICAO-normer, der finder anvendelse på vedligeholdelse af flyvedatarekordere (såkaldt "kalibrering af flyvedatarekordere") med henblik på at præcisere den hyppighed, hvormed de skal vedligeholdes.

EASA har i en henstilling, som agenturet har fremsat som svar på nævnte ICAO-skrivelse, og som blev sendt til EU-medlemsstaterne, givet udtryk for sin støtte til hensigten med de foreslåede ændringer, der er beskrevet i punkt 1, men har foreslået visse ændringer af ordlyden. Hvad angår punkt 2 bemærkede EASA, at en af de ICAO-normer, som er foreslået ændret, i stedet bør slettes.

Tolv EU-medlemsstater tilsluttede sig EASA's analyse og bemærkninger i deres svar på ICAO-skrivelse SP 55/4-20/94. De øvrige EU-medlemsstater har ikke besvaret nævnte skrivelse.

Efter høringen om ICAO-skrivelse SP 55/4-20/94 godkendte ICAO's sekretariat de ikke-redaktionelle ændringer, som EASA og EU-medlemsstaterne havde foreslået, med undtagelse af ændringen vedrørende den ICAO-norm, som EASA havde foreslået at slette. De planlagte ændringer kommer ikke til at berøre EU-forordningerne, men vil sandsynligvis føre til en ændring af visse acceptable måder for overensstemmelse (AMC) med visse Air Operations Rules og/eller mindre ændringer af certificeringsspecifikationerne (CS-ETSO, CS-25 og CS-29).

Ændring 40 af bilag 6, del II, og ændring 17 af bilag 14, bind I, vedrørende rednings- og brandslukningsbestemmelser (RFF) for almenflyvning (GA) bør inkorporeres i henholdsvis Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014<sup>5</sup>.

Med ændring 24 af bilag 6, del III, vedrørende alternative offshore-helikopterlandingspladser til langdistancehelikopteroperationer foreslås der både sikkerhedskriterier og krav om godkendelse. Nævnte forslag svarer til reglerne i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012. Der vil ikke være behov for at ændre EU-forordningerne.

Ændring 24 af bilag 6, del III, vedrørende farligt gods kræver ingen ændringer af EU-forordningerne, eftersom Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 henviser direkte til ICAO's bilag 18 og de tilhørende tekniske instruktioner.

---

<sup>5</sup> 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).

### ***Ændring 7 af bilag 7 vedrørende registrering, afregistrering og overførsel af et luftfartøjs registrering***

Ændring 7 af bilag 7 indeholder de nærmere bestemmelser om gennemførelsen af luftfartøjsregistreringer, idet modellen for registreringscertifikatet ændres, og der indføres en model for et afregistreringscertifikat.

Selv om luftfartøjsregistreringscertifikater eller -afregistreringscertifikater i øjeblikket ikke er omfattet af EU-lovgivningen, vedrører ændring 7 af bilag 7 et område, der er omfattet af forordning (EF) nr. 1008/2008<sup>6</sup>, der fastsætter de generelle regler for registrering af luftfartøjer i Unionen. Det vejledende princip, der ligger til grund for ændring 7 af bilag 7, og som går ud på at lette overførslen af luftfartøjer fra en stat til en anden, svarer til reglerne i forordning (EF) nr. 1008/2008.

### ***Ændring 109 af bilag 8 vedrørende statens ansvar i tilfælde af ændringer og reparationer, der foretages af tredjepart***

Ændringen af bilag 8, del I og II, kapitel 4, præciserer det ansvar, der påhviler den stat, hvor konstruktionsændringen foretages, idet der skelnes tilstrækkelig klart mellem denne og luftfartøjets, motorens eller propellens oprindelige konstruktionsstat eller fremstillingsstat. Dette omfatter modtagelse og evaluering af oplysninger om defekter og udarbejdelse og formidling af obligatoriske oplysninger om vedvarende luftdygtighed. De nye SARPs vedrører kun en præcisering af ansvaret for fremlæggelse af de obligatoriske oplysninger om vedvarende luftdygtighed, eftersom de gældende SARPs allerede kræver, at konstruktion og/eller fremstilling af disse ændringer og/eller reparationer skal godkendes i det pågældende luftfartøjs registreringsstat.

Den ordning, hvorved EASA påtager sig ansvaret (som konstruktionsstat eller som konstruktionsændringsstat) er allerede gennemført ved Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012<sup>7</sup>. Denne ordning omfatter modtagelse og evaluering af oplysninger om defekter og udarbejdelse og formidling af obligatoriske oplysninger om vedvarende luftdygtighed.

### ***Ændring 109 af bilag 8 vedrørende bestemmelser om brandslukning i lastrum***

Ændringen præciserer den konstruktionsmæssige brandslukningskapacitet i lastrum i store flyvemaskiner. Denne ændring indfører ikke nye krav til den nuværende flåde. Den bringer i stedet ordlyden i overensstemmelse med de luftdygtighedsregler, der gælder i konstruktionsstaterne, og som allerede er godkendt for den eksisterende flåde og finder anvendelse på nye luftfartøjskonstruktioner.

De foreslåede SARPs påvirker ikke Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012, eftersom de dertil knyttede krav allerede er afspejlet i den certificeringsspecifikation (CS-25 "Large Aeroplanes"), som EASA har udstedt i henhold til artikel 76, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139.

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

<sup>7</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

Ændringen indfører desuden nye bestemmelser, hvorved det (for store flyvemaskiner) kræves og (for helikoptere og små flyvemaskiner) anbefales, at indehaveren af konstruktionsgodkendelsen forelægger operatøren oplysninger om den certificerede brandslukningskapacitet i lastrum for nye luftfartøjer og nye luftfartøjskonstruktioner. EASA har deltaget i udarbejdelsen af disse SARPs og er af den opfattelse, at de vil være til hjælp for operatørerne, når de fastlægger begrænsningerne for specifikke brandslukningssystemer i luftfartøjers lastrum.

Disse nye SARPs vil få indflydelse på Kommissionens forordning (EU) 2015/640. EASA har til hensigt at opstille en regel med henblik på at gennemføre disse SARPs, så snart de er vedtaget af ICAO-Rådet.

#### ***Ændring 91 af bilag 10, bind IV***

Efter anvendelsesdatoen vil der være en blandet flåde af luftfartøjer udstyret med ACAS X/TCAS 7.1, som skal være kompatible med de jordbaserede systemer. Hvordan en sådan blandet flåde påvirker luftfartstjenesteudøverne (ANSP) skal identificeres og beskrives nærmere af ICAO. Selv om dette ikke fremgår af den tidligere ICAO-skrivelse, vil luftfartstjenesteudøverne være nødt til at ajourføre deres jordbaserede system for at udtrække ACAS-softwarens delnummer med henblik på at lette efterforskningen af hændelser. Luftfartstjenesteudøvere, der benytter rådgivning om undvigemanøvrer (Resolution Advisories (RA)), kan desuden være nødt til at tilpasse afkodningen af RA-varslingerne, afhængigt af hvilke detaljerede RA-varslinger deres flyveledere får vist. Eftersom der er driftsmæssige forskelle mellem ACAS II og ACAS Xa, skal virkningen af sådanne forskelle beskrives præcist i ACAS-håndbogen (dokument 9863).

For luftfartøjsoperatører vil virkningen være begrænset, da det er valgfrit, om man vil indføre ACAS X-udstyr. De vigtigste forskelle mellem de to typer udstyr består i kollisionsforebyggelseslogikken og overvågningsdatakilderne. Eftersom kollisionsforebyggelsesalgoritmen er synlig for piloten, og der er mindre sandsynlighed for, at piloten modtager en ACAS II RA-varsling, kan det i lyset af, at procedurerne forbliver de samme, gøres gældende, at der eventuelt ikke er behov for træning. I potentielle konfliktsituationer, hvor en ACAS-intervention er nødvendig, giver ACAS Xa imidlertid meldinger om undvigemanøvrer med lignende, men ikke identiske varslinger, der adskiller sig med hensyn til tidspunkt, varighed og sekvenser i forhold til TCAS II, version 7.1. Eftersom denne optimerede sikkerhedslogik forventes at reducere antallet af unødvendige varslinger i andre situationer end konfliktsituationer, kan der ikke gives ACAS Xa RA-varslinger på samme betingelser som for TCAS II, version 7.1.

Da der er driftsmæssige forskelle mellem ACAS II med kollisionsforebyggelseslogik i version 7.1 og ACAS Xa (også selv om procedurerne er de samme), vil det være nødvendigt at præcisere forskellene. Det fremgår faktisk af ændringen, at vejledningsmaterialet for både TCAS, version 7.1-konforme systemer og ACAS X-konforme systemer er indeholdt i håndbogen "Airborne Collision Avoidance System (ACAS) Manual" (dokument 9863). Indtil nu er arbejdet med at ændre ACAS-håndbogen (dokument 9863) dog endnu ikke afsluttet.

Det vil være nødvendigt at ajourføre EU's regelramme, således at den omfatter brugen af ACAS X.

De forordninger og/eller det tilhørende vejledende materiale, som vil blive påvirket heraf, er Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011<sup>8</sup> om udnyttelse af luftrummet og operationelle procedurer til forebyggelse af kollisioner i luften og Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer. Andre forordninger og de dertil hørende acceptable måder for overensstemmelse og vejledningsmateriale kan blive påvirket. EASA's certificeringsspecifikation for luftbåren kommunikation, navigation og overvågning (Airborne Communication Navigation and Surveillance (CS-ACNS)) samt certificeringsspecifikationerne for European Technical Standards Orders (CS-ETSO) vil også skulle ajourføres.

### ***Ændring 18 af bilag 17***

ICAO's Aviation Security Panel foretog på sit 32. møde, der blev afholdt virtuelt den 31. maj-4. juni 2021, en gennemgang af bilag 17. På det 11. møde i den 223. samling i ICAO-Rådet, der blev afholdt den 25. juni 2021, behandlede rådet forslagene til ændring af bilag 17. ICAO's generalsekretær underrettede staterne om forslaget til ændring 18 af bilag 17 ved ICAO-skrivelse AS 8/2.1-21/48 Confidential af 20. juli 2021.

Den foreslåede ændring har til formål at indføre nye SARPs og/eller ændre de gældende SARPs i bilag 17 til Chicagokonventionen vedrørende sikkerhedskultur, sikkerhedsprogrammer for luftfartøjsoperatører, metoder til sporing af eksplosivstoffer i indskrevet bagage og nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for den civile luftfart.

De fleste af de nye eller reviderede bestemmelser, der indføres ved ændring 18 af bilag 17, kræver ikke ændringer af EU-lovgivningen, eftersom de allerede indgår heri. Én ny norm, der indføres på området forebyggende sikkerhedsforanstaltninger kræver imidlertid en ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998<sup>9</sup>. En sådan ændring vil sikre, at procedurerne for håndtering af uidentificeret bagage udvides til også at omfatte mistænkelige genstande.

### ***Ændring 29 af bilag 9***

De fleste af de nye eller reviderede bestemmelser, der er foreslået i ændring 29 af bilag 9, kræver ikke ændringer af EU-lovgivningen, da EU-lovgivningen allerede indeholder bestemmelser til gennemførelse af disse normer. Hvad angår menneskehandel omfatter de nationale transportbestemmelser EU-Rådets rammeafgørelse fra 2002 om styrkelse af de strafferetlige rammer med henblik på bekæmpelse af hjælp til ulovlig indrejse og transit samt ulovligt ophold<sup>10</sup>, Europarådets konvention fra 2005 om indsatsen mod menneskehandel<sup>11</sup> og EU-direktivet fra 2011 om forebyggelse og bekæmpelse af menneskehandel og beskyttelse af

---

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Rådets rammeafgørelse af 28. november 2002 om styrkelse af de strafferetlige rammer med henblik på bekæmpelse af hjælp til ulovlig indrejse og transit samt ulovligt ophold (EFT L 328 af 5.12.2002, s. 1).

<sup>11</sup> Council of Europe Convention on Action Against Trafficking in Human Beings (CETS No. 197) (Europarådets konvention om indsatsen mod menneskehandel): findes på <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

ofrene herfor<sup>12</sup>. Hvad angår PNR er der kun foretaget en ændring af en forklarende note for at præcisere "push"-metoden. Disse elementer er allerede omfattet af direktiv (EU) 2016/681 om anvendelse af passagerlisteoplysninger (PNR-oplysninger) til at forebygge, opdage, efterforske og retsforfølge terrorhandlinger og grov kriminalitet<sup>13</sup>.

### **3.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne**

Unionen anerkender behovet for at etablere en harmoniseret regelramme på internationalt plan.

Gennemførelsen af en ordning med elektroniske personcertifikater anses for at være en fordel og bør støttes.

De foreslåede ændringer af bilag 6 og bilag 14, bind I, omfatter alternative offshore-helikopterlandingspladser, redning og brandslukning i forbindelse med almenflyvning og en række vejledninger, der er udarbejdet på det 5. og 6. møde i Flight OPS-panelet, samt flyverekorderes vedvarende funktionsdygtighed. Eftersom de fleste af de nye ændringer af bilag 6 svarer til de gældende EU-regler, og de øvrige anses for at være hensigtsmæssige, er den holdning, der foreslås indtaget på Unionens vegne, at støtte ændringerne.

Eftersom de fleste af de nye SARPs i ændring 109 af bilag 8 svarer til de gældende EU-regler, og de øvrige anses for at være hensigtsmæssige, er den holdning, der foreslås indtaget på Unionens vegne, at støtte forslaget om ændring.

Unionen anerkender desuden behovet for at sikre ensartede sikkerhedsniveauer og gennemføre forbedrede teknologier som foreslået i ændringen af bilag 10, bind IV.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne til de foreslåede ændringer af Chicagokonventionen, forudsat at ICAO-Rådet vedtager de foreslåede ændringer uden at ændre dem væsentligt, bør derfor være i svaret på de respektive ICAO-skrivelser ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, men at meddele overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne ICAO-normer efter den planlagte anvendelsesdato for disse normer, dvs. den 3. november 2022, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke normer, men kun for den periode, der er nødvendig for at afslutte deres gennemførelse i EU-lovgivningen.

Den foreslåede ændring 18 af bilag 17, omfatter bl.a. nye og/eller reviderede bestemmelser om: en ny anbefalet fremgangsmåde vedrørende sikkerhedskultur, en ny norm om sikkerhedsprogrammer for luftfartøjsoperatører, en ny norm om metoder til sporing af eksplosivstoffer i indskrevet bagage, og en ny norm med en beskrivelse af de vigtige elementer i et nationalt kvalitetskontrolprogram for den civile luftfart.

Alle disse bestemmelser har til formål at styrke referenceniveauet for luftfartssikkerheden på verdensplan og bør derfor støttes i deres helhed. De fleste af de foreslåede bestemmelser indgår allerede i EU-lovgivningen og dermed gennemført af medlemsstaterne.

Formålet med ændring 7 af bilag 7 er at lette overførslen af luftfartøjer fra en stat til en anden. Eftersom det bliver muligt at registrere et luftfartøj i en anden stat eller et tredjeland, er de gældende EU-regler baseret på samme princip. Denne ændring bør derfor støttes.

---

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/36/EU af 5. april 2011 om forebyggelse og bekæmpelse af menneskehandel og beskyttelse af ofre herfor (EUT L 101 af 15.4.2011, s. 1).

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/681 af 27. april 2016 om anvendelse af passagerlisteoplysninger (PNR-oplysninger) til at forebygge, opdage, efterforske og retsforfølge terrorhandlinger og grov kriminalitet (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 132).

Ændring 29 af bilag 9 tager ikke alene sigte på at styrke beredskabet over for fremtidige pandemier ved at lære af erfaringerne fra covid-19-pandemien og fastlægge en passende første indsats på sundhedsområdet i tilfælde af fremtidige pandemier, men også på at styrke bekæmpelsen af menneskehandel ved at fastlægge en ny omfattende strategi. Ændringen omfatter desuden mindre, men nyttige ændringer af bestemmelserne om hjemtransportflyvninger og lufttransport af passagerer med handicap og en ændring af en note i afdelingen om PNR. Denne ændring bør derfor støttes.

#### **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<sup>14</sup>.

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*"<sup>15</sup>.

###### *4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig 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.

De fleste af de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nemlig Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, Kommissionens forordning (EU) 2018/1139, Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012, Kommissionens forordning (EU) 2015/640, forordning (EF) nr. 1008/2008, Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014, Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011 og Kommissionens forordning (EU) 2015/1998.

---

<sup>14</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

<sup>15</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

## **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.

## **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 Unionens vegne på den 225. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i forbindelse med den påtænkte 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 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, i

traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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) 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart.
- (5) Hovedformålet med ændringen af bilag 1 er at gøre det muligt at indføre et elektronisk system for udstedelse af personcertifikater med henblik på at forbedre effektiviteten.
- (6) Hovedformålet med ændringerne af bilag 6, del I, II og III, er at styrke Chicagokonventionens retlige rammer, der skal sikre flyverekorderes vedvarende funktionsdygtighed, skabe større klarhed om bestemmelserne vedrørende udvidet omdirigeringsstid (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 performancebaserede 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 med henblik på at fastlægge alternative landingspladser, at tilføje bestemmelser vedrørende transport af farligt gods i helikoptere og ajourføre de relaterede træningsbestemmelser.

- (7) Hovedformålet med ændringen af bilag 14, bind I, vedrørende redning og brandslukning (RFF) for almenflyvning er at udelukke almenflyvning fra bestemmelserne om RFF i bilag 14.
- (8) Hovedformålet med ændringen af bilag 7 er at lette overførslen af luftfartøjer fra en stat til en anden ved at tilpasse modellen for registreringscertifikatet og indføre en model for afregistreringscertifikatet.
- (9) Hovedformålet med ændringen af bilag 8 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.
- (10) Hovedformålet med ændringen af bilag 10, bind IV, er at indføre ACAS X og at reducere antallet af falske ACAS-varslinger.
- (11) Hovedformålet med ændring 18 af bilag 17 er at indføre nye SARPs og/eller ændre de gældende SARPs i bilag 17 vedrørende sikkerhedskultur, sikkerhedsprogrammer for luftfartøjsoperatører, metoder til sporing af eksplosivstoffer i indskrevet bagage og nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for den civile luftfart.
- (12) Hovedformålet med ændring 29 af bilag 9 er at styrke staternes beredskab over for fremtidige pandemier ved at lære af erfaringerne fra covid-19-pandemien og ved i bilag 9 at fastlægge en passende første indsats på sundhedsområdet i tilfælde af fremtidige pandemier. Ændringen omhandler endvidere bekæmpelse af menneskehandel, da den fastsætter normer for en samlet strategi. Ændringen omfatter desuden mindre, men nyttige ændringer af bestemmelserne om hjemtransportflyvninger og lufttransport af passagerer med handicap og en ændring af en note i afdelingen om passagerlisteoplysninger (Passenger Name Record (PNR)), der præciserer "push"-metoden.
- (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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til Chicagokonventionen vil kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nærmere bestemt Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, Kommissionens forordning (EU) 2018/1139, Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012, Kommissionens forordning (EU) 2015/640, Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014, Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011 og Kommissionens forordning (EU) 2015/1998.
- (14) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på ICAO-Rådets 225. samling eller på en efterfølgende samling i forbindelse med den påtænkte 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 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, 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, 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.

- (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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart, hvilket vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelsesproceduren, bør være ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, men at meddele overholdelse, forudsat at ændringerne vedtages uden væsentlige ændringer. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den planlagte anvendelsesdato for disse SARPs, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38 for den periode, som afvigelsen eksisterer for.

- (16) Denne holdning skal udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

1. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 225. samling i ICAO-Rådet eller på en 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart i deres helhed.
2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet vedtager 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 91 af bilag 10, bind IV, ændring 17 af bilag 14, bind I, ændring 18 af bilag 17 og ændring 29 af bilag 9 til konventionen angående international civil luftfart, jf. stk. 1, uden at foretage væsentlige ændringer, er i svaret på de respektive ICAO-skrivelser ikke at meddele, at ændringerne ikke godkendes, men at meddele overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de vedtagne SARPs efter den påtænkte anvendelsesdato for de pågældende SARPs, gives der meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs.

#### *Artikel 2*

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

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

*Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*