



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 2. Juli 2020
(OR. en)

8899/20

Interinstitutionelles Dossier:
2020/0120 (NLE)

ICAO 16
AVIATION 129
RELEX 456

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.:	BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Hinblick auf die Notifizierung der durch die vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingten Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zu vertretenden Standpunkt
--------	---

BESCHLUSS (EU) 2020/... DES RATES

vom ...

**über den im Namen der Europäischen Union
in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
im Hinblick auf die Notifizierung der durch die vorübergehenden Maßnahmen
im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingten Abweichungen
von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt
zu vertretenden Standpunkt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf
Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde und die internationale Luftfahrt reguliert, (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) ist am 4. April 1947 in Kraft getreten. Mit diesem Abkommen wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet.
- (2) Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt.
- (3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen annehmen.
- (4) Nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago muss jeder Staat — wenn er es für undurchführbar hält, eine solche internationale Richtlinie oder ein solches internationales Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder seine eigenen Vorschriften oder Praktiken vollständig an eine internationale Richtlinie oder ein internationales Verfahren anzupassen, nachdem diese geändert wurden, oder wenn er es für notwendig hält, Vorschriften zu erlassen oder Praktiken anzunehmen, die in irgendeiner Weise von den Vorgaben einer internationalen Richtlinie oder eines internationalen Verfahrens abweichen — sofort der ICAO die Unterschiede zwischen seinen eigenen Vorschriften oder Praktiken und den Praktiken der internationalen Richtlinie oder des internationalen Verfahrens anzeigen.

- (5) Nach Artikel 39 des Abkommens von Chicago muss dem Tauglichkeitszeugnis für Personal der internationalen Luftfahrt, das die Mindestanforderungen nicht erfüllt, eine vollständige Aufzählung der Punkte beiliegen, in denen die betreffende Person diese Vorgaben nicht erfüllt. In diesem Fall müssten die Abweichungen von der Gültigkeitsdauer des Tauglichkeitszeugnisses im Einzelnen aufgeführt werden.
- (6) Darüber hinaus dürfte nach Artikel 40 des Abkommens von Chicago kein Personal, das über ein solches Tauglichkeitszeugnis verfügt, in der internationalen Luftfahrt tätig sein, es sei denn, die Staaten, in deren Hoheitsgebiet eingeflogen wird, haben die Erlaubnis erteilt.
- (7) Angesichts der COVID-19-Pandemie hat die ICAO das Teilsystem „COVID-19 Contingency-Related Differences“ (CCRDs) eingerichtet, das über die Übersichtsseite „Electronic Filing of Differences“ (EFOD) abgerufen werden kann und das es Staaten ermöglicht, eine vorübergehende Abweichung von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago zu notifizieren und gleichzeitig anzugeben, welche Art von Richtlinie oder Verfahren sie zur Erleichterung des internationalen Flugbetriebs und zur Erfüllung der Verpflichtungen nach Artikel 40 des Abkommens von Chicago für akzeptabel halten.
- (8) Anhang 1 mit dem Titel „Personnel Licensing“ (Lizenzierung von Personal) des Abkommens von Chicago (im Folgenden "Anhang 1 des Abkommens von Chicago") enthält Richtlinien und Empfehlungen für die Erteilung von Lizenzen an Flugbesatzungsmitglieder, Fluglotsen, Betreiber von Bodenfunkstellen, Instandhaltungstechniker und Flugdienstberater. Nach diesen Vorschriften muss der Antragsteller für den Erwerb einer Lizenz bestimmte Anforderungen innerhalb festgelegter Fristen erfüllen, die der Komplexität der auszuführenden Aufgabe angemessen ist.

- (9) Auf Unionsebene spiegeln sich die in Anhang 1 des Abkommens von Chicago genannten Anforderungen in der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ wider sowie in zugehörigen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten. So werden insbesondere in den Anhängen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission² spezifische Anforderungen und Verfahren für das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt festgelegt und die Einschränkungen und Fristen für die Lizenzierung von Personal sowie für flugmedizinische Tauglichkeitstests festgelegt. In der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission³ sind die Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie für die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, festgelegt.

¹ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

² Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsv Verfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011).

³ Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014).

- (10) Aufgrund der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, die beispielsweise dazu geführt haben, dass der Zugang zu flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren eingeschränkt oder nicht möglich ist, gewährten mehrere Mitgliedstaaten abweichend von den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen der ICAO eine befristete Verlängerung der Gültigkeit von Tauglichkeitszeugnissen für einen Zeitraum von vier Monaten. Einige Mitgliedstaaten gewährten auch für Pilotenlizenzen eine Verlängerung der Gültigkeit um einen Zeitraum von zwischen vier und acht Monaten, sofern Piloten keine Möglichkeit haben, rechtzeitig zu einem Flugsimulator zu gelangen oder Zugang zu diesem zu erhalten, um die notwendigen Schulungen und Prüfungen zu absolvieren. Diese Verlängerungen gelten für Lizenzen, die innerhalb eines Bezugszeitraums zwischen dem 1. März und dem 31. Oktober 2020 (im Folgenden "Bezugszeitraum") ablaufen.
- (11) Anhang 6 mit dem Titel „Operation of Aircraft“ (Betrieb von Luftfahrzeugen) des Abkommens von Chicago (im Folgenden "Anhang 6 des Abkommens von Chicago") enthält einheitliche Betriebsanforderungen für Luftfahrzeuge im internationalen Luftverkehr, mit denen ein Höchstmaß an Sicherheit und Effizienz gewährleistet wird. Auf Unionsebene spiegeln sich diese internationale Anforderungen in den Verordnungen (EU) 2018/1139 sowie (EU) Nr. 1178/2011 und in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012¹ der Kommission wider.

¹ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

- (12) Die COVID-19-Pandemie hat zu einer erheblichen Verringerung des gewerblichen Luftverkehrs geführt, weshalb es schwierig geworden ist, die Orte zu erreichen, an denen geeignete Flugsimulatoren zur Verfügung stehen. Die schwerwiegenden betrieblichen Hindernisse, die durch die COVID-19-Pandemie verursacht werden, schränken die Möglichkeiten für Piloten und Besatzungen ein, diese ICAO-Anforderung an die fortlaufende Flugerfahrung zu erfüllen. Damit die Piloten und Besatzungen bei der Wiederaufnahme der Luftverkehrstätigkeit fliegen können, wenden die Mitgliedstaaten daher Ausnahmen von den einschlägigen Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung an, indem sie den Flugbetrieb unter bestimmten Betriebsbedingungen und mit geeigneten, auf der Grundlage einer Risikobewertung festgelegten Risikominderungsmaßnahmen gestatten. Diese Ausnahmen gelten für den Flugbetrieb innerhalb des Bezugszeitraums und für eine Dauer von höchstens 8 Monaten.
- (13) Jene nationalen Maßnahmen, die von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago abweichen, wurden auf der Grundlage von Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 erlassen. Unter dem vorgenannten Artikel können die Mitgliedstaaten natürlichen oder juristischen Personen im Falle dringender, unvorhersehbarer Ereignisse, die diese Personen betreffen, oder im Falle dringender betrieblicher Erfordernisse dieser Personen Ausnahmen von den für sie geltenden Unionsvorschriften gewähren, mit Ausnahme der grundlegenden Anforderungen, sofern alle in Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Bedingungen erfüllt sind. Gemäß jenem Artikel und angesichts der Folgen der COVID-19-Pandemie wenden mehrere Mitgliedstaaten Ausnahmen von den Unionsvorschriften der Verordnungen (EU) 2018/1139 sowie (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 1321/2014 und (EU) Nr. 965/2012 an oder werden diese anwenden.

- (14) Da die Notifizierung von Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago Einfluss auf die Rechtswirkung der im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Richtlinien hat, fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union zu einer solchen Notifizierung in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.
- (15) Es ist zweckmäßig, den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt hinsichtlich der Notifizierung der durch die vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingten Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens von Chicago als Reaktion auf das Rundschreiben AN 11/55-20/50 der ICAO vom 3. April 2020 über operative Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs während der COVID-19-Pandemie (im Folgenden "ICAO-Rundschreiben AN 11/55-20/50") festzulegen.
- (16) Der Standpunkt der Union in der ICAO sollte auf Informationen der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und von Sachverständigen der Mitgliedstaaten sowie auf der Tabelle beruhen, die dem von der ICAO bereitgestellten Formular der COVID-19-Notifizierung vorübergehender Abweichungen angefügt ist, das von jedem notifizierenden Mitgliedstaat entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten individuellen Ausnahmen auszufüllen und zu notifizieren ist. Der Standpunkt sollte von den Mitgliedstaaten, die Mitglied der ICAO sind und die individuelle Ausnahmen nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährt haben, die zu Abweichungen führen, die gemäß des ICAO-Rundschreibens AN 11/55-20/50 zu notifizieren sind, vertreten werden. —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Hinblick auf die Notifizierung der durch die vorübergehenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingten Abweichungen von den Anhängen 1 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt als Reaktion auf das ICAO-Rundschreiben AN 11/55-20/50 zu vertreten ist, beruht auf der dem Formular für die COVID-19-Notifizierung vorübergehender Abweichungen¹ angefügten Tabelle, das von jedem notifizierenden Mitgliedstaat entsprechend der nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährten individuellen Ausnahmen auszufüllen und zu notifizieren ist.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt ist von den Mitgliedstaaten zu vertreten, die Mitglieder der ICAO sind und individuelle Ausnahmen nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gewährt haben, die zu Abweichungen führen, die gemäß des ICAO-Rundschreibens AN 11/55-20/50 zu notifizieren sind.

¹ siehe Dokument ST 8916/20 unter <http://register.consilium.europa.eu>.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu ...

Im Namen des Rates

Der Präsident
