



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 2 juli 2020
(OR. en)

8899/20

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0120 (NLE)**

**ICAO 16
AVIATION 129
RELEX 456**

RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende:	RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller anmälan av avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6 till konventionen angående internationell civil luftfart på grund av tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-pandemin
---------	--

RÅDETS BESLUT (EU) 2020/...

av den

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar
i Internationella civila luftfartsorganisationen
vad gäller anmälan av avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6
till konventionen angående internationell civil luftfart på grund av tillfälliga åtgärder
med anledning av covid-19-pandemin**

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, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 och har till syfte att reglera den internationella luftfarten (*Chicagokonventionen*), trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*).
- (2) Medlemsstaterna är fördragsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderad praxis.
- (4) Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det praktiskt omöjligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande eller att se till att dess egna föreskrifter eller praxis fullständigt överensstämmer med någon internationell standard eller något internationellt förfarande efter ändring av den eller det senare, eller som bedömer det nödvändigt att anta föreskrifter eller praxis som i något särskilt avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard eller ett internationellt förfarande, omedelbart underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egna föreskrifter eller praxis och de som fastställts genom den internationella standarden eller det internationella förfarandet.

- (5) Om det medicinska intyget för personal som deltar i internationell lufttrafik inte uppfyller minimistandarderna måste det, enligt artikel 39 i Chicagokonventionen, åtföljas av en fullständig förteckning över de punkter där den berörda personen inte uppfyller dessa standarder. I ett sådant fall måste förteckningen omfatta de specifika avvikelser som hänför sig till giltighetsperioden för det medicinska intyget.
- (6) Enligt artikel 40 i Chicagokonventionen tillåts dessutom ingen personal som innehar ett sådant medicinskt intyg delta i internationell lufttrafik, utom med tillstånd från den eller de stater vars territorium passeras.
- (7) Med anledning av covid-19-pandemin har Icao inrättat ett delsystem för avvikelser relaterade till oförutsedda händelser i samband med covid-19 (*COVID-19 Contingency-Related Differences, CCRD*) i systemet för elektronisk registrering av avvikelser (*Electronic Filing of Differences, EFOD*), som gör det möjligt för stater att anmäla en tillfällig avvikelse från bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen och samtidigt ange vilken typ av standard eller förfarande de anser vara godtagbar för att underlätta internationell verksamhet och fullgöra skyldigheterna enligt artikel 40 i Chicagokonventionen.
- (8) I bilaga 1 med titeln *Personnel Licensing* till Chicagokonventionen (*bilaga 1 till Chicagokonventionen*) tillhandahålls standarder och rekommenderad praxis för certifiering av flygbesättningsmedlemmar, flygledare, operatörer av flygradiostationer, underhållstekniker och flygklararerare. Enligt dessa regler måste den som ansöker om ett certifikat uppfylla vissa krav inom föreskrivna tidsfrister, som står i proportion till komplexiteten i den uppgift som ska utföras.

- (9) På unionsnivå återspeglas de krav som anges i bilaga 1 till Chicagokonventionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139¹, och i därtill hörande genomförandeakter och delegerade akter. I synnerhet fastställs i bilagorna till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011² särskilda krav och förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten samt begränsningar och tidsfrister för personalcertifiering och kontroller av flygmedicinsk lämplighet. Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014³ fastställer regler om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.

¹ 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).

² Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

³ Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

- (10) På grund av de allvarliga konsekvenserna av covid-19-pandemin, såsom begränsad eller ingen möjlighet att få tillgång till flygläkare eller flygmedicinska centrum, har flera medlemsstater beviljat en tillfällig förlängning av giltighetstiden för medicinska intyg för en period på fyra månader, genom undantag från Icaos relevanta standarder och rekommenderade praxis. Vissa medlemsstater har också förlängt giltigheten för flygcertifikat med en period på fyra till åtta månader om piloter inte kan nå eller få tillgång till flygsimulatorer i tid för att slutföra den utbildning och de kontroller som krävs. Dessa förlängningar gäller för certifikat som löper ut inom en referensperiod från och med den 1 mars till och med den 31 oktober 2020 (*referensperioden*).
- (11) Bilaga 6 med titeln *Operation of Aircraft* till Chicagokonventionen (*bilaga 6 till Chicagokonventionen*) fastställer standardiserade driftskrav för luftfartyg som används i internationell lufttransport för att säkerställa högsta möjliga säkerhets- och effektivitetsnivåer. På unionsnivå återspeglas dessa internationella krav i förordningarna (EU) 2018/1139 och (EU) nr 1178/2011 samt i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012¹.

¹ 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).

- (12) Covid-19-pandemin har lett till en betydande minskning av kommersiella lufttransporter, vilket har medfört svårigheter att nå de platser där lämpliga flygsimulatorer finns tillgängliga. De allvarliga operativa hinder som orsakas av covid-19-pandemin begränsar piloters och besättningsars möjligheter att uppfylla Icao-krav på aktuell erfarenhet. För att göra det möjligt för piloter och besättningar att flyga när flygverksamheten återupptas, tillämpar medlemsstaterna undantag från de relevanta kraven på aktuell erfarenhet genom att tillåta verksamhet under vissa driftsförhållanden och med lämpliga riskreducerande åtgärder som fastställs på grundval av en riskbedömning. Dessa undantag gäller för verksamhet som äger rum inom referensperioden och för en period på högst åtta månader.
- (13) Dessa nationella åtgärder, som avviker från bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen, har antagits på grundval av artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139. Enligt den artikeln får medlemsstaterna bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person från de unionskrav som är tillämpliga på denna person, förutom de grundläggande kraven, i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter eller brådskande operativa behov som berör dessa personer, förutsatt att samtliga villkor i artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 är uppfyllda. Enligt den artikeln, och med anledning av de konsekvenser som covid-19-pandemin medför, tillämpar flera medlemsstater undantag från de unionsregler som fastställs i förordningarna (EU) 2018/1139, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 1321/2014 och (EU) nr 965/2012 eller kommer att tillämpa sådana undantag.

- (14) Eftersom anmälan av avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen har en inverkan på de rättsliga verkningarna av de standarder som fastställs inom ramen för Chicagokonventionen, omfattas antagandet av unionens ståndpunkt avseende en sådan anmälan av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- (15) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller anmälan av avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen på grund av de tillfälliga operativa åtgärder som tillämpas av medlemsstaterna med anledning av covid-19-pandemin som svar på skrivelsen AN 11/55-20/50, som utfärdades av Icao den 3 april 2020 om operativa åtgärder för att säkerställa säker verksamhet under covid-19-pandemin (*Icaos skrivelse AN 11/55-20/50*).
- (16) Unionens ståndpunkt i Icao bör baseras på den information som tillhandahålls av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet och medlemsstaternas experter, och på den tabell som bifogas formuläret för anmälan av tillfälliga avvikelser i samband med covid-19 som tillhandahålls av Icao, vilken ska fyllas i och anmälas av varje anmälade medlemsstat i enlighet med de individuella undantag som den har beviljat enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139. Den ståndpunkten ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i Icao och som har beviljat individuella undantag enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 som leder till avvikelser, vilka ska anmälas enligt Icaos skrivelse AN 11/55-20/50.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) vad gäller anmälan av avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6 till konventionen angående internationell civil luftfart på grund av tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-pandemin som svar på Icaos skrivelse AN 11/55-20/50, ska baseras på den tabell som bifogas formuläret för anmälan av tillfälliga avvikelser i samband med covid-19¹, vilken ska fyllas i och anmälas av varje anmälände medlemsstat i linje med de individuella undantag som den har beviljat enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de medlemsstater som är medlemmar i Icao och som har beviljat individuella undantag enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 som leder till avvikelser, vilka ska anmälas enligt Icaos skrivelse AN 11/55-20/50.

¹ Se dokument ST 8916/20 på <http://register.consilium.europa.eu>.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i

På rådets vägnar

Ordförande
