



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 12 juni 2020
(OR. en)

8797/20
ADD 1

Interinstitutionellt ärende:
2020/0120(NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	12 juni 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 247 final
Ärende:	BILAGA till FÖRSLAG TILL RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller anmälan av avvikelser från bilagorna 1 och 6 till konventionen angående internationell civil luftfart i samband med covid-19-pandemin

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 247 final - ANNEX.

Bilaga: COM(2020) 247 final - ANNEX



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

BILAGA

till

FÖRSLAG TILL RÅDETS BESLUT

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

BILAGA

Ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vad gäller anmälan av avvikelser till Internationella civila luftfartsorganisationen i samband med covid-19

1. STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på skrivelsen AN 11/55 -20/50, som utfärdades av Internationella civila luftfartsorganisationen den 3 april 2020, är att anmäla en avvikelse från bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen på grund av tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-pandemin, såsom anges i denna bilaga och såsom beskrivs närmare av varje anmälande medlemsstat i linje med dess individuella undantag som tillämpas i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139.

2. INGÅENDE REDOGÖRELSE FÖR FÖRSLAGET

Avvikelser som ska registreras återspeglas i följande tabell och specificeras ytterligare av varje anmälande medlemsstat i linje med dess individuella undantag som tillämpas i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139:

FORMULÄR FÖR ANMÄLAN AV TILLFÄLLIGA AVVIKELSER I SAMBAND MED COVID-19

Med hänvisning till skrivelse AN/11/55-20/50 har delsystemet CCRD inrättats i det befintliga systemet för elektronisk registrering av avvikelser (Electronic Filing of Differences, EFOD) för att fånga upp eventuella avvikelser från Icaos certifierings- och licensieringsstandarder som kan uppstå i samband med riskreducerande åtgärder på grund av spridningen av covid-19.

Vad?

Det erkänns att stater kan behöva vidta flexibla åtgärder för att tjänsteleverantörer och personal ska kunna upprätthålla giltigheten för sina certifikat, licenser och andra godkännanden till följd av covid-19-pandemin. Detta formulär gör det möjligt för en stat att identifiera dessa tillfälliga avvikelser.

Varför?

Detta är nödvändigt för att hjälpa staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt artiklarna 38, 39 och 40 i konventionen i syfte att bedriva internationell verksamhet när certifikat och licenser avviker från miniminormerna i bilagorna. Det gör det också möjligt att utbyta information om huruvida de anmälda avvikelserna kommer att erkännas eller godtas av andra stater under denna period.

När?

Dessa tillfälliga åtgärder gäller till och med den 31 mars 2021. Detta datum kan ändras.

Vem?

Det finns inga begränsningar i fråga om vem som kan fylla i formuläret. Det får dock endast lämnas in av den nationella samordnaren av kontinuerlig övervakning eller av en behörig användare från en medlemsstat, som ansvarar för att de uppgifter som tillhandahålls är korrekta.

Hur?

I detta formulär förtecknas standarder, som specifikt rör certifiering och licensiering av personal, som stater kan anse att det är nödvändigt att avvika från. Hänvisningar till bilaga och tillhörande standard anges i kolumnerna 1 och 2. Följande uppgifter krävs i respektive kolumn:

Kolumn 3: Uppgifter om avvikelserna.

Beskriv avvikelserna från certifierings- och licensieringsstandarderna. Ange hänvisningar till tillhörande rättsakter där det är lämpligt.

Kolumn 4: Anmärkningar.

Ange din motivering för dessa avvikelser och eventuella villkor och riskreducerande åtgärder om nödvändigt.

Kolumn 5: Erkännande av andra staters avvikelser.

Ange om din stat kommer att erkänna eller godta giltigheten av andra staters certifikat och licenser på grundval av deras tillfälliga avvikelser som rapporterats via CCRD. För enkelhetens skull kan detta anges genom uteslutning (vilka andra staters tillfälliga avvikelser är inte godtagbara) i stället för att man anger vad som skulle godtas.

Skicka formuläret med e-post till ops@icao.int.

Bilaga 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 Giltighetsperioden för en medicinsk bedömning får enligt certifikatutfärdande myndighetens beslut förlängas upp till 45 dagar. <i>Anmärkning. – Det är lämpligt att låta den kalenderdag då den medicinska bedömningen upphör att gälla vara densamma år efter år genom att låta utgångsdatumet för den aktuella medicinska bedömningen vara början av den nya giltighetsperioden, under förutsättning att läkarundersökningen äger rum under den aktuella medicinska bedömningens giltighetsperiod, dock högst 45 dagar innan den upphör att gälla.</i>	Giltighetsperioden för medicinska intyg klass 1 och 3, som utfärdats av [staten], förlängs med fyra månader.	a) Motivering Innehavare av medicinska intyg klass 1 och klass 3 som måste genomgå en återkommande läkarundersökning för att förlänga sina medicinska intyg så att de kan fortsätta att utöva de befogenheter som deras licens eller certifikat ger och inte kan nå eller få tillträde till en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum i rätt tid för att slutföra den erforderliga läkarundersökningen. Dessutom har i flygläkare i många fall omplacerats för att stödja kampen mot covid-19-utbrottet i sin stat. Detta skulle resultera i att ovannämnda certifikat upphör att gälla. b) Villkor/kompenserande åtgärder [Staten] kräver att innehavare av medicinska intyg klass 1 och klass 3 som kan dra nytta av denna lättnad innehar ett giltigt medicinskt intyg utan begränsningar, utom visuella begränsningar, innan de tillämpar lättnaden.	Klicka här för att skriva text. När det gäller de intyg och licenser som utfärdats av EU:s medlemsstater erkänns avvikelserna automatiskt på grundval av förordning (EU) 2018/1139. När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och licenser som påverkats av de särskilda tillfälliga (covid-19-relaterade) åtgärder som utfärdats av länder utanför EU ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas¹.
Bilaga 1 1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 En fördragsslutande stat som har utfärdat en licens ska säkerställa att andra fördragsslutande stater har möjlighet att förvissa sig om licensens giltighet.	Giltighetsperioden för de certifikat som utfärdats av [staten] förlängs med fyra månader. Om skälen för att bevilja	a) Motivering Innehavare av trafikflygarcertifikat som är skyldiga att dels genomföra sin kompetenskontroll för att förlänga giltighetsperioden för sina	

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014).

<i>Anmärkning 1. – Till och med den 2 november 2022 får upprätthållandet av kompetens för flygbesättningsmedlemmar, inklusive obemannade luftfartygs flygbesättningsmedlemmar, som utför kommersiell lufttransport, styrkas på ett tillfredsställande sätt genom uppvisande av färdigheter i samband med kompetenskontroller (proficiency flight checks) som ska utföras i enlighet med bilaga 6.</i>	lättningen fortfarande gäller mot slutet av förlängningen, kan giltighetsperioden förlängas ytterligare med upp till fyra månader. Eftersom den relevanta standarden uppfylls genom giltighetsperioden för de behörigheter och det behörighetstillägg (klass-, typ- och instrumentbehörigheter, lokalt behörighetstillägg) som hör samman med certifikatet, avser förlängningen giltighetsperioden för 1) klassbehörigheter, typbehörigheter och instrumentbehörigheter noterade i trafikflygarcertifikat (CPL, MPL, ATPL) för piloter som framför flygplan och helikoptrar för en operatör, 2) klassbehörigheter, typbehörigheter och instrumentbehörigheter noterade i flygcertifikat (PPL, CPL, ATPL) för piloter som deltar i drift av flygplan och helikoptrar i verksamhet som inte utförs för en operatör, 3) lokala behörighetstillägg som utfärdats i flygledarcertifikat.	typ- och instrumentbehörigheter, dels fullgöra tillämpliga krav avseende operatörens återkommande utbildning och kontroll, för att kunna fortsätta att utöva sina befogenheter, kan inte nå eller få tillgång till flygsimulatorer i rätt tid, för att slutföra den utbildning och de kontroller som erfordras. Detta skulle resultera i att deras behörigheter upphör att gälla. Innehavare av flygcertifikat som deltar i verksamhet som inte utförs för en operatör, vilka är skyldiga att genomföra en kompetenskontroll för att förlänga giltighetsperioden för sina klass-, typ- eller instrumentbehörigheter, kan inte nå eller få tillträde till luftfartyg eller flygsimulatorer i rätt tid, för att slutföra nödvändiga flygnings-, utbildnings- och kontrollmoment. Innehavare av flygledarcertifikat upplever svårigheter med att få tillträde till utbildningshjälpmedel för flygsimulering för att slutföra sina planerade aktiviteter avseende återkommande utbildning/utvärdering b) Villkor/kompenserande åtgärder [Staten] kräver följande: 1) Certifikatinnehavare som innehar ett giltigt certifikat före tillämpningen av lättningen och som deltar i verksamhet för en operatör ska ha genomgått	
<i>Anmärkning 1. – Från och med den 3 november 2022 får upprätthållandet av kompetens för flygbesättningsmedlemmar som utför kommersiell lufttransport styrkas på ett tillfredsställande sätt genom uppvisande av färdigheter i samband med kompetenskontroller (proficiency flight checks) som ska utföras i enlighet med bilaga 6.</i>			
<i>Anmärkning 2. – Till och med den 2 november 2022 får upprätthållandet av kompetens registreras på ett tillfredsställande sätt i operatörens dokumentation, eller i flygbesättningsmedlemmens personliga loggbok eller certifikat.</i>			
<i>Anmärkning 2. – Från och med den 3 november 2022 får upprätthållandet av kompetens registreras på ett tillfredsställande sätt i operatörens</i>			

dokumentation, eller i flygbesättningsmedlemmars, inklusive obemannade luftfartygs flygbesättningsmedlemmars, personliga loggbok eller certifikat. <i>Anmärkning 3. – Till och med den 2 november 2022 får flygbesättningsmedlemmar, i den utsträckning detta anses genomförbart av registreringsstaten, styrka att de upprätthåller sin kompetens i utbildningshjälpmedel för flygsimulering som godkänts av den staten.</i> Anmärkning 3. – Från och med den 3 november 2022 får flygbesättningsmedlemmar, inklusive obemannade luftfartygs flygbesättningsmedlemmar, i den utsträckning detta anses genomförbart av registreringsstaten, eller av operatörsstatens certifikatutfärdande myndighet, styrka att de upprätthåller sin kompetens i utbildningshjälpmedel för flygsimulering som godkänts av den staten. <i>Anmärkning 4. – Se Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).</i> <i>Anmärkning 5. – Se Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel</i>		repetitionsutbildning, åtföljd av en bedömning, genom operatörens försorg, för att fastställa att den kunskapsnivå som erfordras för drift av den tillämpliga klassen eller typen upprätthålls. Denna bedömning ska omfatta klass- eller typspecifika onormala procedurer och nödförfaranden. Efter det att repetitionsutbildningen och utvärderingen genomförts med godkänt resultat ska det nya utgångsdatumet noteras i certifikatet. Alternativt ska ett officiellt dokument med det nya utgångsdatumet, utfärdat av [staten], fogas till certifikatet. 2) Certifikatinnehavare som innehar ett giltigt certifikat före tillämpningen av lätnaden och som deltar i verksamhet som inte utförs för en operatör ska ha fått en briefing av en instruktör som innehar relevanta undervisningsbefogenheter för att uppdatera den erforderliga teoretiska kunskapsnivån för att på ett säkert sätt kunna framföra den tillämpliga klassen eller typen och för att på ett säkert sätt kunna utföra de relevanta förfarandena och procedurerna, beroende på vad som är tillämpligt. Briefingen ska omfatta klass-/typspecifika onormala procedurer och nödförfaranden,	
---	--	--	--

	Licensing System (<i>Doc 9379</i>) for guidance material on the development of a risk assessment process.		beroende på vad som är lämpligt. Efter det att briefinggen genomförts framgångsrikt ska det nya utgångsdatumet noteras i certifikatet. Alternativt ska ett officiellt dokument med det nya utgångsdatumet, utfärdat av [staten], fogas till certifikatet. 3) När det gäller lokala behörighetstillägg i ATCO-certifikat säkerställer leverantören av flygtrafiktjänst (ANSP) att problemet med att utbildningshjälpmedel för flygsimulering potentiellt är otillgängliga lindras med hjälp av andra metoder, exempelvis datorbaserad utbildning eller fastställande av ny tidpunkt för repetitionsutbildning så snart som möjligt.	
Bilaga 6 del 1 9.4.1.1	9.4 Kvalifikationer Anmärkning.– Se Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (<i>Doc 9379</i>) för generell vägledning om "cross-crew"-kvalifikationer, "mixed-fleet"-flygning och "cross-credit". 9.4.1 Aktuell erfarenhet – befälhavare och	Med förbehåll för utvärderingen av en riskbedömning gör den lättnad som [staten] medger att enskilda operatörer kan ge piloter som inte uppfyller alla krav på aktuell erfarenhet i uppdrag att utföra flygbesättningsmedlemmars arbetsuppgifter. Lättnaderna avser antingen a) minskning av antalet erforderliga starter, inflygningar och landningar, eller b) utökning av 90-dagarsperioden,	a) Motivering Covid-19-krisen har lett till ett avbrott/en betydande minskning i fråga om kommersiella flygtransporter och till svårigheter att nå de platser där lämpliga flygsimulatorer finns tillgängliga. Detta leder till att ett stort antal piloter inte kan fullgöra kraven på aktuell erfarenhet. b) Villkor/kompenserande åtgärder [Staten] kräver följande:	Klicka här för att skriva text. När det gäller de intyg och licenser som utfärdats av EU:s medlemsstater erkänns avvikelserna automatiskt på grundval av förordning (EU) 2018/1139. När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och

	biträdande pilot 9.4.1.1 Operatören får inte ge en befälhavare eller en biträdande pilot i uppdrag att sköta manövreringen på en flygplanstyp eller en variant av en flygplanstyp under start och landning, såvida inte piloten skött manövreringen under minst tre starter och landningar inom de föregående 90 dagarna på samma flygplanstyp eller i en flygsimulator som är godkänd för ändamålet.	eller c) båda. Lättnaderna omfattas av kompenserande åtgärder. De kriterier som används för flygbesättningens sammansättning kommer att göra åtskillnad mellan piloter som är "aktuella", "delvis aktuella" och "ej aktuella". "Delvis aktuell" betyder en pilot som har genomfört minst två starter, inflygningar och landningar under de föregående 90 dagarna som manövrerande pilot, eller 1 start, inflygning och landning under de senaste 30 dagarna som manövrerande pilot. Dessutom beaktas pilotens flygerfarenhet (totalt och i typen) och kvalifikationer (t.ex. instruktör). Lättnadsperioden är begränsad till den tid som operatören behöver för att hantera den reducerade flygtidtabellen och det faktum att flygsimulatorer inte är tillgängliga. Inga lättnader medges om inte alla erforderliga flygbesättningsmedlemmar har genomfört någon flygning/flygsimulatorträning under de föregående 90 dagarna.	Enskilda piloters aktuella erfarenhet och kvalifikationer, och kombinationen av aktuell erfarenhet och kvalifikationer i en miljö med flerpilotsbesättning, beaktas vid bestämning av besättningens sammansättning när lättnadsåtgärder tillämpas. Operatören ska utarbeta en riskbedömning för att fastställa hur sannolik och potentiellt allvarlig en försämring av besättningens kompetens är i samband med den förlängda perioden utan flygtjänst. Lämpliga kompenserande åtgärder för att minimera de identifierade riskerna måste fastställas och tillämpas, med en eller flera driftsbegränsningar som gäller för hela flygbesättningen för att minska deras utsatthet för krävande situationer (t.ex. genom att sänka de högsta gränserna för sidvind, införa högre minima för inflygning, införa begränsningar avseende banförhållanden, utföra klarering med ett fungerande system för automatisk landning, om ett sådant är installerat).	licenser som påverkats av de särskilda tillfälliga (covid-19-relaterade) åtgärder som utfärdats av länder utanför EU ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas.
Bilaga 6 del 1	9.4.2 Aktuell erfarenhet – avlösningspilot	Lättnaden enligt 9.4.1.1 är		

9.4.2.1	9.4.2.1 Operatören får inte ge en pilot i uppdrag att agera i egenskap av avlösningpilot i en flygplanstyp eller en variant av en flygplanstyp såvida inte den piloten under de föregående 90 dagarna antingen har a) tjänstgjort som befälhavare, biträdande pilot eller avlösningpilot på samma typ av flygplan, eller b) genomfört repetitionsutbildning för flygfärdighet inklusive normala och onormala procedurer samt nödförfaranden som är specifika för marschflygning på samma typ av flygplan eller i en flygsimulator som godkänts för ändamålet, och har övat inflygnings- och landningsprocedurer, där övningen avseende inflygnings- och landningsprocedurer får utföras som icke-manövrerande pilot på flygplanet.	lämplig för att täcka lättnaden enligt punkt 9.4.2.1, eftersom den berör flygbesättningens sammansättning totalt sett.		
Bilaga 6 del 1 9.4.4.1	9.4.4 Kompetenskontroller för piloter 9.4.4.1 Operatören ska säkerställa att pilotens flygförmåga och förmågan att genomföra nödförfaranden kontrolleras på ett sådant sätt att pilotens kompetens påvisas för varje flygplanstyp eller variant av en flygplanstyp. Om verksamheten kan genomföras enligt instrumentflygregler ska operatören säkerställa att pilotens förmåga	Giltighetsperioden för operatörens kompetenskontroller för varje enskild pilot förlängs av [staten] med fyra månader.] Om [staten] anser att skälen för att bevilja lättnaden fortfarande gäller mot slutet av förlängningen, kan giltighetsperioden förlängas ytterligare med upp till fyra månader.	a) Motivering: Covid-19-utbrottet har resulterat i drastiska reserestriktioner. Stängningen av gränser mellan majoriteten av EU-stater har begränsat operatörernas förmåga att genomföra kompetenskontroller för piloter två gånger per år i en flygsimulator. Genomförandet av sådana kontroller i ett luftfartyg är inte alltid möjligt och kan i vissa fall	När det gäller de intyg och licenser som utfärdats av EU:s medlemsstater erkänns avvikelserna automatiskt på grundval av förordning (EU) 2018/1139. När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och

	att följa sådana regler påvisas för antingen en pilot auktoriserad att genomföra kontroll, som arbetar för operatören, eller en företrädare för operatörsstaten. Sådana kontroller ska utföras två gånger inom ett år. Två sådana kontroller som liknar varandra och som sker inom en period av fyra månader i följd ska inte ensamt anses uppfylla detta krav. <i>Anmärkning 1. – Utbildningshjälpmedel för flygsimulering som godkänts av operatörsstaten får användas för de delar av kontrollerna för vilka de är uttryckligen godkända.</i> <i>Anmärkning 2. – Se Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).</i>		utgöra större risker än de som är förknippade med lättnaden. b) Villkor/kompenserande åtgärder [Staten] kräver att piloter får repetitionsutbildning, åtföljd av en bedömning, genom operatörens försorg, för att fastställa att den kunskapsnivå som erfordras för att tjänstgöra som flygbesättningsmedlem upprätthålls. Denna bedömning ska omfatta klass- eller typspecifika onormala procedurer och nödförfaranden.	licenser som påverkats av de särskilda tillfälliga (covid-19-relaterade) åtgärder som utfärdats av länder utanför EU ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas.
Bilaga 6 del 2 3.9.4.2	3.9.4.2 Aktuell erfarenhet – befälhavare Operatören får inte ge en pilot i uppdrag att agera som befälhavare på ett flygplan såvida inte den piloten har genomfört minst tre starter och landningar inom de föregående 90 dagarna på samma typ av flygplan eller i en flygsimulator som godkänts för detta ändamål.	Lättnaden enligt 9.4.1.1 är lämplig för att täcka lättnaden enligt punkt 3.9.4.2, eftersom den berör flygbesättningens sammansättning totalt sett.		
Bilaga 6 del 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Aktuell erfarenhet – biträdande pilot	Lättnaden enligt 9.4.1.1 är lämplig för att täcka lättnaden enligt punkt 3.9.4.3, eftersom		

	Operatören får inte ge en biträdande pilot i uppdrag att sköta manövreringen på ett flygplan under start och landning såvida inte den piloten har genomfört minst tre starter och landningar inom de föregående 90 dagarna på samma typ av flygplan eller i en flygsimulator som godkänts för detta ändamål.	den berör flygbesättningens sammansättning totalt sett.		
Bilaga 6 del 3 7.4.1.1	7.4 Kvalifikationer Anmärkning.– Se Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (<i>Doc 9379</i>) för <i>generell vägledning om "cross-crew"-kvalifikationer, "mixed-fleet"-flygning och "cross-credit"</i>. 7.4.1 Aktuell erfarenhet – befälhavare och biträdande pilot 7.4.1.1 Operatören får inte ge en befälhavare eller en biträdande pilot i uppdrag att sköta manövreringen på en helikoptertyp eller en variant av en helikoptertyp under start och landning, såvida inte piloten har skött manövreringen under minst tre starter och landningar inom de föregående 90 dagarna på samma helikoptertyp eller i en flygsimulator som är	Ej tillämpligt		

	godkänd för ändamålet.			
Bilaga 6 del 3 7.4.3.1	7.4.3 Kompetenskontroller för piloter 7.4.3.1 Operatören ska säkerställa att pilotens flygförmåga och förmågan att genomföra nödförfaranden kontrolleras på ett sådant sätt att pilotens kompetens påvisas för varje helikoptertyp eller variant av en helikoptertyp. Om verksamheten kan genomföras enligt IFR ska operatören säkerställa att pilotens förmåga att följa sådana regler påvisas för antingen en pilot auktoriserad att genomföra kontroll, som arbetar för operatören, eller en företrädare för operatörsstaten. Sådana kontroller ska utföras två gånger inom ett år. Två sådana kontroller som liknar varandra och som sker inom en period av fyra månader i följd ska inte ensamt anses uppfylla detta krav. <i>Anmärkning 1. – Utbildningshjälpmedel för flygsimulering som godkänts av operatörsstaten får användas för de delar av kontrollerna för vilka de är uttryckligen godkända.</i> <i>Anmärkning 2. – Se Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625), Volume II — Helicopters.</i>	Giltighetsperioden för operatörens kompetens+ kontroller för varje enskild pilot förlängs av [staten] med fyra månader. Om [staten/staten X, Y, Z] anser att skälen för att bevilja lättnaden fortfarande gäller mot slutet av förlängningen, kan giltighetsperioden förlängas ytterligare med upp till fyra månader.	<u>a) Motivering:</u> Covid-19-utbrottet har resulterat i drastiska reserestriktioner. Stängningen av gränser mellan majoriteten av EU-stater har begränsat operatörernas förmåga att genomföra kompetenskontroller för piloter två gånger per år i en flygsimulator. Genomförandet av sådana kontroller i ett luftfartyg är inte alltid möjligt och kan i vissa fall utgöra större risker än e som är förknippade med lättnaden. <u>b) Villkor/kompenserande åtgärder</u> [Staten] kräver att piloter får repetitionsutbildning, åtföljd av en bedömning, genom operatörens försorg för att fastställa att den kunskapsnivå som erfordras för att tjänstgöra som flygbesättningsmedlem upprätthålls. Denna bedömning ska omfatta klass eller typspecifika onormala procedurer och nödförfaranden.	När det gäller de intyg och licenser som utfärdats av EU:s medlemsstater erkänns avvikelse automatiskt på grundval av förordning (EU) 2018/1139. När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och licenser som påverkats av de särskilda tillfälliga (covid-19-relaterade) åtgärder som utfärdats av länder utanför EU ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas.
Bilaga 1 1.2.9	1.2.9 Språkkunskaper 1.2.9.1 Till och med den 2 november 2022 ska pilot	<u>Det formella utvärderingsintervallet för språkkunskaper, vilket föreskrivs av [staten], för</u>	a) Motivering Covid-19-utbrottet har resulterat i drastiska reserestriktioner och	När det gäller de intyg och licenser som utfärdats av EU:s

framför flygplan, luftskepp, helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg samt flygledare och operatörer av flygradiostationer påvisa förmågan att tala och förstå det språk som används för kommunikation via radiotelefoni på den nivå som anges i språkkunskapskraven i tillägg 1. 1.2.9.1 Från och med den 3 november 2022 ska piloter framför flygplan, luftskepp, helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg, fjärrpiloter som framför flygplan, luftskepp, glidflygplan, rotordrivna luftfarkoster, vertikalstartande/-landande luftfartyg eller friballonger; flygledare; och operatörerna av flygradiostationer påvisa förmågan att tala och förstå det språk som används för kommunikation via radiotelefoni på den nivå som anges i språkkunskapskraven i tillägg 1. 1.2.9.2 <i>Rekommendation. – Flygingenjörer samt piloter som framför glidflygplan och friballonger bör påvisa förmågan att tala och förstå det språk som används för kommunikation via radiotelefoni.</i> 1.2.9.3 Flygnavigatörer som måste använda radoradiotelefoni ombord på ett luftfartyg ska påvisa förmågan att tala och förstå det språk som används för kommunikation via radiotelefoni. 1.2.9.4 <i>Rekommendation. – Flygnavigatörer som måste använda radiotelefoni ombord på ett luftfartyg bör påvisa förmågan att tala och förstå det språk som används för kommunikation via radiotelefoni på den nivå som anges i språkkunskapskraven i tillägg 1.</i>	<u>innehavare av flygplans- och helikoptercertifikat som uppvisar kunskaper under expertnivå (nivå 6) och vars språkbehörighetstillägg snart upphör att gälla, förlängs med åtta månader.</u> Det formella utvärderingsintervallet för språkkunskaper, vilket föreskrivs av [staten], för flygledare vars språkbehörighetstillägg snart upphör att gälla, förlängs med fyra månader. <u>Om skälen för att bevilja lättnaden fortfarande gäller mot slutet av förlängningen, kan giltighetsperioden förlängas ytterligare med en period upp till fyra månader.</u>	stängning av gränser mellan majoriteten av stater. Som en följd av detta kan piloter och flygledare inte i rätt tid få tillträde till en examination för att upprätthålla sina språkkunskaper. Detta skulle resultera i att deras språkbehörighetstillägg upphör att gälla. b) Villkor/kompenserande åtgärder [Staten] kräver följande: Piloter innehar ett giltigt språkbehörighetstillägg och får en briefing av en instruktör som innehar relevanta undervisningsbefogenheter för att uppdatera den erforderliga nivån avseende förmågan att tala och förstå det språk som används för kommunikation via radiotelefoni för att kunna tjänstgöra på ett säkert sätt. Efter det att briefing genomförts framgångsrikt ska det nya utgångsdatumet noteras i certifikatet. Alternativt ska ett officiellt dokument med det nya utgångsdatumet, utfärdat av [staten], fogas till certifikatet. För flygledare som innehar ett giltigt språkbehörighetstillägg ska leverantörer av flygtrafiktjänster, om det inte finns något organ för bedömning av språkkunskaper, se till att språkkunskaper säkerställs på andra sätt, t.ex. via onlinekurser.	medlemsstater erkänns avvikelserna automatiskt på grundval av förordning (EU) 2018/1139. När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och licenser som påverkats av de särskilda tillfälliga (covid-19-relaterade) åtgärder som utfärdats av länder utanför EU ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas.
---	--	---	--

	1.2.9.5 Till och med den 2 november 2022 ska språkkunskaperna hos piloter som framför flygplan, luftskepp, helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg samt hos flygoperatörer av flygradiostationer som påvisar en kunskapsnivå under expertnivå (nivå 6) utvärderas formellt med jämna mellanrum i enlighet med en individs styrkta kunskapsnivå. 1.2.9.5 Från och med den 3 november 2022 ska språkkunskaperna hos piloter som framför flygplan, luftskepp, helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg; fjärrpiloter som framför flygplan, luftskepp, glidflygplan, rotordrivna luftfarkoster eller friballonger; flygledare; och operatörer av flygradiostationer som påvisar en kunskapsnivå under expertnivå (nivå 6) utvärderas formellt med jämna mellanrum i enlighet med en individs styrkta kunskapsnivå. <i>1.2.9.6 Rekommendation – Till och med den 2 november 2022 bör språkkunskaperna hos piloter som framför luftskepp, helikoptrar och vertikalstartande/-landande luftfartyg samt flygnavigatörer som måste använda radoradiotelefoni ombord på ett luftfartyg, flygledare och operatörer av flygradiostationer som påvisar en kunskapsnivå under expertnivå (nivå 6) formellt utvärderas med jämna mellanrum i enlighet med en individs styrkta kunskapsnivå, enligt följande:</i> <i>a) De som uppvisar språkkunskaper på operativ nivå bör utvärderas åtminstone vart tredje år, och</i>			
--	--	--	--	--

	<i>b) de som uppvisar språkkunskaper på utvidgad nivå (nivå 5) bör utvärderas åtminstone vart sjätte år.</i> <i>Anmärkning 1. – Formell utvärdering krävs inte för sökande som uppvisar språkkunskaper på expertnivå, t.ex. modersmålstalare och mycket kunniga icke-modersmålstalare med en dialekt eller en accent som är förståelig för dem som arbetar i den interna luftfartsbranschen.</i> <i>Anmärkning 2. – Bestämmelserna i 1.2.9 hänvisar till 10, volym II, kapitel 5, där det språk som används för kommunikation via radiotelefoni kallas det språk som normalt används av stationen på marken eller engelska. I praktiken kommer det därför att uppstå situationer där flygbesättningsmedlemmar endast kommer att behöva tala det språk som normalt används av stationen på marken.</i> <i>1.2.9.6 Rekommendation – Från och med den 3 november 2022 bör språkkunskaperna hos piloter som framför luftskepp, helikoptrar och vertikalstartande landande luftfartyg; fjärrpiloter som framför flygplan, luftskepp, glidflyg, rotordrivna luftfarkoster, vertikalstartande/-landande luftfartyg eller friballonger; flygnavigatörer som måste använda radiotelefoni ombord på ett luftfartyg; flygledare; och operatörer av flygradiostationer som påvisar en kunskapsnivå under expertnivå (nivå 6) utvärderas formellt med jämna mellanrum i enlighet med en inofficiellt styrkt kunskapsnivå, enligt följande:</i> <i>a) De som uppvisar språkkunskaper på operativ nivå (nivå 4) bör utvärderas minst vart tredje och</i> <i>b) de som uppvisar språkkunskaper på utökad nivå bör utvärderas minst</i>			
--	--	--	--	--

	vart sjätte år Anmärkning 1. – Formell utvärdering krävs inte för sökande som uppvisar språkkunskaper på expertnivå, t.ex. modersmålstalare och mycket kunniga icke-modersmålstalare med en dialekt eller en accent som är förståelig för dem som arbetar i den interna luftfartsbranschen. Anmärkning 2. – Bestämmelserna i 1.2.9 hänvisar till artikel 10, volym II, kapitel 5, där det språk som används för kommunikation via radiotelefoni kan vara det språk som normalt används av stationen på marken eller engelska. I praktiken kommer det därför att uppstå situationer där flygbesättningsmedlemmar, inklusive obemannade luftfartygs flygbesättningsmedlemmar, endast kommer att behöva tala det språk som normalt används av stationen på fältet.			
<u>Bilaga 1 4.2.2.</u>	4.2.2.2 Befogenheterna för innehavare av ett certifikat för luftfartygsunderhåll enligt 4.2.2.1 ska utövas endast c) under förutsättning att, inom de föregående 24 månaderna, certifikatinnehavaren antingen har haft erfarenhet av inspektion, service eller underhåll av ett luftfartyg eller komponenter i enlighet med de befogenheter som beviljats genom det certifikat som innehafts i minst sex månader, eller har uppfyllt villkoren för utfärdande av	Den ”föregående” perioden förlängs av [staten] med en period på sex månader, dvs. den föregående perioden uppgår till totalt 30 månader. Kravet på aktuell erfarenhet, sex månader, ändras inte.	Motivering Covid-19-utbrottet har resulterat i drastiska reserestriktioner. Lokala restriktioner kan hindra godkända organisationer och kvalificerad personal att visa att de uppfyller kraven för att behålla sina certifikat eller befogenheter inom tidsfristerna. Villkor/kompenserande åtgärder [Staten] kräver att denna organisation, när den certifierande personalen arbetar för en godkänd underhållsorganisation, kan tillämpa denna förlängning på	När det gäller de intyg och licenser som utfärdats av EU:s medlemsstater erkänns avvikelserna automatiskt på grundval av förordning (EU) 2018/1139. När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och licenser som påverkats av de särskilda tillfälliga (covid-19-relaterade) åtgärder som utfärdats av länder utanför EU ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa

	ett certifikat med lämpliga befogenheter, till den certifikatutfärdande myndighetens belåte		kraven på aktuell erfarenhet hos dess certifierande personal om den godkända organisationen inte berörs av tillfälliga upphävanden, återkallanden eller begränsningar, och inte har varit föremål för tillfälligt upphävande från den behöriga myndighetens sida under de senaste 24 månaderna. Dessutom säkerställer punkt 66.B.500 i bilaga III (Del-66) i förordning (EU) nr 1321/2014 ytterligare kompenserande åtgärder som innebär att den behöriga myndigheten ska upphäva, begränsa eller återkalla certifikatet för luftfartygsunderhåll om den har konstaterat att säkerheten kan ifrågasättas eller att certifikatinnehavaren har agerat på ett menligt sätt.	förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas.
--	---	--	--	--