



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 12. juni 2020
(OR. en)

8797/20

Interinstitutionel sag:
2020/0120(NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

FØLGESKRIVELSE

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	12. juni 2020
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2020) 247 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår underretning om afgivelser fra bilag 1 og 6 til konventionen angående international civil luftfart som følge af covid-19-pandemien

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2020) 247 final.

Bilag: COM(2020) 247 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår underretning om afgivelser fra bilag 1 og 6 til konventionen angående international civil luftfart som følge af covid-19-pandemien

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) som svar på ICAO's skrivelse med referencen AN 11/55-20/50 af 3. april 2020 for så vidt angår underretning om midlertidige afvigelser fra bilag 1 og 6 til konventionen angående international civil luftfart som følge af covid-19-pandemien.

1.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") tager sigte på 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.

1.2. 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, som er opført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelse af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der er optaget som bilag til Chicagokonventionen.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal ICAO-stater enten underrette ICAO om, at de ikke godkender ændringen, om uoverensstemmelser eller om, at de overholder den vedtagne foranstaltning, før foranstaltningen træder i kraft og bliver retligt bindende.

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

1.3. Organisationen for International Civil Luftfarts planlagte retsakt

ICAO har udsendt skrivelsen AN 11/55-20/50 som reaktion på covid-19-pandemien og særlig med henblik på at indhente sammenhængende oplysninger fra staterne om de foranstaltninger, der er truffet for at gøre det muligt for tjenesteudøvere og personale at bevare gyldigheden af deres certifikater, licenser og andre godkendelser i løbet af covid-19-pandemien ("underretning om midlertidige afvigelser som følge af covid-19").

ICAO opfordrede indtrængende staterne til i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38 at underrette ICAO om midlertidige afvigelser, som kan opstå som følge af de enkelte medlemsstaters midlertidige foranstaltninger som følge af covid-19, særlig vedrørende udstedelse af licenser og certifikater som omhandlet i bilag 1 og 6. Staterne bør også generelt angive, om de vil anerkende eller acceptere gyldigheden af certifikater og licenser, som er påvirket af de midlertidige afvigelser som følge af covid-19, som anvendes af andre stater.

For at bistå alle stater og relevante interessenter har ICAO oprettet et offentligt websted for driftssikkerhed i forbindelse med covid-19. Alle stater opfordres til at benytte webstedet og underrette ICAO om den seneste udvikling i deres stat.

ICAO anerkender, at der er behov for at give mest mulig fleksibilitet, samtidig med at overholdelse af Chicagokonventionen sikres. I den forbindelse mindes staterne om deres forpligtelse i henhold til Chicagokonventionens artikel 38 til at underrette ICAO om eventuelle afvigelser, der måtte opstå.

Med henblik på at lette underretningen og formidlingen af midlertidige afvigelser i løbet af denne periode har ICAO's sekretariat oprettet delsystemet "COVID-19 Contingency-Related Differences" (CCRDs), som er tilgængeligt via oversigtssiden "Electronic Filing of Differences" (EFOD), og som skønnes at ville blive vedligeholdt frem til den 31. marts 2021.

2. DEN HOLDNING, DER SKAL INDtages PÅ UNIONENS VEGNE

2.1. ICAO's skrivelse AN 11/55-20/50 og dens forhold til de eksisterende EU-regler

ICAO's skrivelse AN 11/55-20/50 omhandler midlertidige afvigelser som følge af covid-19 fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen vedrørende aspekter knyttet til personale og operatører.

I bilag 1 "Personnel Licensing" til Chicagokonventionen fastsættes SARPs for udstedelse af licenser til flyvebesætningsmedlemmer, flyveledere, operatører af luftfartsstationer, vedligeholdelsesteknikere og flight dispatchers. I henhold til disse regler skal en ansøger opfylde visse krav, som er tilpasset kompleksiteten af de opgaver, der skal udføres. Disse krav er afspejlet i EU-lovgivningen, navnlig i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1139/2018 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur¹ og i tilknyttede gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter². F.eks. fastsættes der i Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 særlige krav og procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart og grænser og frister for udstedelse af personalecertifikater og kontrol af flyvemedicinsk og helbredsmæssig egnethed (dvs. bestemmelserne i bilag I, del FCL, og bilag IV, del MED). På grund af de alvorlige følger af covid-19-pandemien, som f.eks. begrænset eller ingen mulighed for adgang til flyvelæger eller flyvemedicinske centre, indrømmer flere medlemsstater en midlertidig forlængelse på

¹ Artikel 20-28 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018).

² 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). Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014).

fire måneder af gyldigheden af helbredsgodkendelser, mens ICAO's relevante SARPs fastsætter en frist på højst 45 dage for den periodiske lægeundersøgelse og forlængelse af en helbredsgodkendelse. Visse medlemsstater anvender også forlængelsen af gyldigheden, dvs. mellem fire og otte måneder, på pilotcertifikater, hvis piloterne ikke er i stand til at nå frem til eller få adgang til flyvesimulatorer i tide for at opfylde de nødvendige krav til periodisk træning og kontrolkrav.

Forlængelserne af personalecertifikaters gyldighed finder anvendelse på certifikater, som udløber i en referenceperiode mellem den 1. marts 2020 og den 31. oktober 2020.

Bilag 6 "Operation of Aircraft" til Chicagokonventionen har til formål fastsætte standardiserede regler for operationen af luftfartøjer som led i international lufttransport for at sikre de højeste niveauer af sikkerhed og effektivitet. På EU-plan afspejles disse internationale krav navnlig i forordning (EU) 2018/1139, Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012³. Covid-19-pandemien har resulteret i en væsentlig reduktion i antallet af erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvilket har ført til vanskeligheder med at nå frem til de steder, hvor passende flyvesimulatorer er tilgængelige. Det fører til, at et stort antal piloter ikke er i stand til at opfylde de krav til nylig erfaring, som er fastsat i punkt ORO.FC.100 i bilag III (del-ORO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 og punkt FCL.060 i bilag I (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011.

I henhold til ICAO's SARPs skal operatøren f.eks. ikke udpege en luftfartøjschef eller en andenpilot til at betjene styregrejerne på en flyvemaskine under start og landing, medmindre piloten har betjent styregrejerne på samme type flyvemaskine ved mindst tre starter og landinger inden for de foregående 90 dage. De alvorlige operationelle hindringer, som er forårsaget af covid-19-pandemien, begrænser piloters og besætningsmedlemmers muligheder for at opfylde nævnte krav til nylig erfaring. For at gøre det muligt for flyvebesætninger at flyve, når luftfartsaktiviteterne genoptages, indrømmer medlemsstaterne derfor dispensationer fra denne regel ved at kræve, at operatøren foretager en risikovurdering for at fastslå, hvor sandsynlig og potentielt alvorlig en forringelse af besætningens kompetence er som følge af det forlængede fravær fra flyvetjeneste. Medlemsstaterne kræver også passende afbødende foranstaltninger til at minimere de påviste risici med en eller flere operationelle begrænsninger, der gælder for den samlede flyvebesætning (f.eks. reduktion af de øverste grænser for sidevind, indførelse af højere minima for indflyvning, begrænsninger vedrørende banens overfladetilstand og klargøring med et fungerende autolandingssystem, hvis et sådant er installeret).

Dispensationerne fra sådanne operationelle regler finder anvendelse på operationer, der finder sted i en referenceperiode mellem den 1. marts 2020 og den 31. oktober 2020 og i en periode på højst otte måneder.

Ovenstående afvigelser fra ICAO's regler sker i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, som giver medlemsstaterne en vis fleksibilitet til i tilfælde af hastende uforudseelige omstændigheder eller hastende operationelle behov at indrømme dispensation fra de krav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139 og dens gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, bortset fra de væsentlige krav, på de betingelser, der er fastsat i artiklen. En af betingelserne er, at dispensationen er begrænset til det omfang og den varighed, der er strengt nødvendig. I så fald underretter den berørte medlemsstat straks Kommissionen,

³ 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).

agenturet (EASA) og de øvrige medlemsstater ved hjælp af det register, der er oprettet i henhold til artikel 74 i forordning (EU) 2018/1139, om den dispensation, der er indrømmet, dens varighed, begrundelsen for at indrømme den og, hvis det er relevant, de fornødne risikobegrænsende foranstaltninger, der er truffet. Flere medlemsstater benyttede denne mekanisme i forbindelse med de alvorlige følger af covid-19-pandemien, hvilket har ført til afvigelser fra ICAO's regler. Ved denne rådsafgørelse tages dispensationer i henhold artikel 71 i betragtning med henblik på underretning af ICAO på Unionens vegne om afvigelserne fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen.

2.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

De afvigelser, som ICAO skal underrettes om, er afvigelser fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen vedrørende aspekter knyttet til personale og operatører, som anført i tabellen i bilaget til denne afgørelse og yderligere specificeret i hver enkelt underretning fra en medlemsstat i overensstemmelse med dens individuelle dispensation, der anvendes i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139.

For så vidt angår anerkendelsen eller accepten af gyldigheden af certifikater og licenser, der er påvirket af de midlertidige foranstaltninger som følge af covid-19-pandemien, og som er udstedt af tredjelande, finder forordning (EU) nr. 452/2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer anvendelse⁴. Som hovedregel skal EASA i henhold til punkt ART.200, litra d), i bilaget til forordning (EU) nr. 452/2014 i samråd med medlemsstaterne udpege de ICAO-standarder, for hvilke det kan acceptere afbødende foranstaltninger, såfremt operatørens hjemstat eller registreringsstaten har underrettet ICAO om en afvigelse. Agenturet skal acceptere afbødende foranstaltninger, når det finder det godtgjort, at disse foranstaltninger garanterer et sikkerhedsniveau svarende til det, der opnås med den standard, som der underrettes om afvigelser fra. Som der anmodes om i ICAO's skrivelse AN 11/55 20/50, skal ICAO underrettes om de relevante EU-retsakter, som finder anvendelse ved anerkendelse af tredjelands afvigelser, som angivet i den sidste kolonne i tabellen i bilaget til denne afgørelse.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO som svar på skrivelse AN 11/55 20/50, skal være at underrette ICAO om afvigelser fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen på grund af midlertidige foranstaltninger knyttet til covid-19-pandemien, som fastsat i tabellen i bilaget til denne afgørelse og yderligere specificeret af hver enkelt underrettende medlemsstat i overensstemmelse med dens individuelle dispensation, der anvendes i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139.

3. RETSGRUNDLAG

3.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtages der 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

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014).

retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen⁵.

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"⁶.

4.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart 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. Det er retsakter, der har retsvirkninger. Visse af disse retsakters retsvirkninger kan afhænge af fremsendelsen af underretning om afvigelser og af betingelserne i disse underretninger. Derfor er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne underretninger omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.

De afvigelser, der underrettes om som svar på ICAO's skrivelse AN 11/55-20/50, har en indvirkning på retsvirkningerne af de standarder, som er fastsat i henhold til Chicagokonventionen.

Disse retsvirkninger henhører under et område, som i vidt omfang er omfattet af EU-regler, navnlig forordning (EU) 2018/1139, Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 og Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012. Dette indebærer, at Unionen i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF, har ekstern enekompetence på dette område.

Da disse foranstaltninger, selv om de er midlertidige, fører til afvigelser fra ICAO's SARPs, er det derfor nødvendigt at fastlægge Unionens holdning. Alle medlemsstater skal underrette ICAO om afvigelser, der følger af forlængede frister for udstedelse af personalecertifikater i henhold til bilag 1 til Chicagokonventionen og om afvigelser fra SARPs i henhold til bilag 6 "Operation of Aircraft" til Chicagokonventionen i overensstemmelse med artikel 38 i Chicagokonventionen.

Den påtænkte retsakt hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

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

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

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte 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. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte 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 forslaget til afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår underretning om afgivelser fra bilag 1 og 6 til konventionen angående international civil luftfart som følge af covid-19-pandemien

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.
- (2) Medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.
- (3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs).
- (4) I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i alle henseender at overholde en sådan international standard eller procedure, eller at bringe sine egne bestemmelser eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international standard eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller praksis, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale standard, straks underrette ICAO om uoverensstemmelserne mellem dens egen praksis og den, der er fastsat i den internationale standard.
- (5) I henhold til artikel 39 i Chicagokonventionen skal helbredsgodkendelsen for personale, der deltager i international luftfart, når denne ikke opfylder minimumsstandarderne, ledsages af en fuldstændig fortegnelse over de punkter, hvor den ikke opfylder standarderne. I dette tilfælde skal oplysningerne omfatte de specifikke afvigelser fra helbredsgodkendelsens gyldighedsperiode.

- (6) I henhold til artikel 40 i Chicagokonventionen må intet personale, som er i besiddelse af en sådan godkendelse, desuden deltage i international luftfart uden tilladelse fra den eller de stater, hvis territorium passerer.
- (7) I forbindelse med covid-19-pandemien har ICAO oprettet delsystemet "Contingency-Related Differences" (CCRDs), som er tilgængeligt via oversigtssiden "Electronic Filing of Differences" (EFOD), og hvor stater kan registrere midlertidige afvigelser fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen og samtidig angive, hvilken type standard eller procedure de finder acceptabel til at lette den internationale luftfart og opfylde forpligtelserne i henhold til artikel 40.
- (8) I bilag 1 "Personnel Licensing" til Chicagokonventionen fastsættes SARPs for udstedelse af licenser til flyvebesætningsmedlemmer, flyveledere, operatører af luftfartsstationer, vedligeholdelsesteknikere og flight dispatchers. I henhold til disse regler skal en ansøger inden for fastsatte frister opfylde visse krav, som er tilpasset kompleksiteten af de opgaver, der skal udføres.
- (9) Kravene i bilag 1 til Chicagokonventionen er afspejlet i EU-lovgivningen, navnlig i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur⁷ og i tilknyttede gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter. F.eks. fastsættes der i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011⁸ særlige krav og procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart og grænser og frister for udstedelse af personalecertifikater og kontrol af flyvemedicinsk og helbredsmæssig egnethed, mens der i Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 fastsættes bestemmelser om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver⁹.
- (10) På grund af de alvorlige følger af covid-19-pandemien, som f.eks. begrænset eller ingen mulighed for adgang til flyvelæger eller flyvemedicinske centre, indrømmer flere medlemsstater en midlertidig forlængelse på fire måneder af gyldigheden af helbredsgodkendelser, hvilket er en afvigelse fra ICAO's relevante SARPs. Visse medlemsstater forlænger også gyldigheden af pilotcertifikater med fire til otte måneder, hvis piloterne ikke er i stand til at nå frem til eller få adgang til flyvesimulatorer i tide for at gennemføre den nødvendige træning og kontrol. Forlængelserne finder anvendelse på certifikater, som udløber i en referenceperiode mellem den 1. marts 2020 og den 31. oktober 2020.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018).

⁸ 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).

⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014).

- (11) I bilag 6 "Operation of Aircraft" til Chicagokonventionen fastsættes standardiserede operationelle krav til luftfartøjer, som anvendes i international lufttransport, for at sikre de højeste niveauer af sikkerhed og effektivitet. På EU-plan afspejles disse internationale krav i forordning (EU) 2018/1139, Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012¹⁰.
- (12) Covid-19-pandemien har resulteret i en væsentlig reduktion i antallet af erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvilket har ført til vanskeligheder med at nå frem til de steder, hvor passende flyvesimulatorer er tilgængelige. De alvorlige operationelle hindringer, som er forårsaget af covid-19-pandemien, begrænser piloters og besætningsmedlemmers muligheder for at opfylde ICAO's krav til nylig erfaring. For at gøre det muligt for flyvebesætninger at flyve, når luftfartsaktiviteterne genoptages, indrømmer medlemsstaterne derfor dispensation fra de relevante krav til nylig erfaring ved at tillade operationer på visse operationelle betingelser og med passende afbødende foranstaltninger, som fastsættes på grundlag af en risikovurdering. Dispensationerne finder anvendelse på operationer, der finder sted i en referenceperiode mellem den 1. marts 2020 og den 31. oktober 2020, dvs. i en periode på højst otte måneder.
- (13) Ovennævnte nationale foranstaltninger, som afviger fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen, er vedtaget på grundlag af artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, i henhold til hvilken medlemsstaterne kan indrømme enhver fysisk eller juridisk person dispensation fra de EU-krav, der gælder for den pågældende person, bortset fra de væsentlige krav, i tilfælde hvor disse personer er berørt af hastende uforudseelige omstændigheder eller har hastende operationelle behov, forudsat at alle betingelser i artiklen er opfyldt. I betragtning af følgerne af covid-19-pandemien er der flere medlemsstater, der i henhold til nævnte bestemmelse indrømmer dispensation fra EU-reglerne i forordning (EU) 2018/1139, forordning (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 1321/2014 og (EU) nr. 965/2012, eller som har til hensigt at indrømme en sådan dispensation.
- (14) Da underretningen om afvigelser har en indvirkning på retsvirkningerne af de standarder, som er fastsat i henhold til Chicagokonventionen, er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne underretninger omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.
- (15) Derfor bør den holdning, der skal indtages på Unionens vegne som svar på ICAO's skrivelse AN 11/55-20/50 fastlægges, idet holdningen er at underrette ICAO om afvigelser fra bilag 1 og 6 til Chicagokonventionen på grund af midlertidige operationelle foranstaltninger, som medlemsstaterne anvender som følge af covid-19-pandemien. Unionens holdning skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der har vedtaget individuelle dispensationer i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, der fører til afvigelser, som er omfattet af skrivelse AN 11/55-20/50 —

¹⁰ 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).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne som svar på skrivelse AN 11/55-20/50, udsendt af Organisationen for International Civil Luftfart den 3. april 2020, er fastsat i bilaget til denne afgørelse og yderligere specificeret af hver enkelt underrettende medlemsstat i overensstemmelse med dens individuelle dispensation, der anvendes i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO, og som har vedtaget individuelle dispensationer i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139, der fører til afvigelser, som er omfattet af skrivelse AN 11/55-20/50.

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*