



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 12 juni 2020
(OR. en)

8797/20

**Interinstitutioneel dossier:
2020/0120 (NLE)**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	12 juni 2020
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2020) 247 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD inzake het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ten gevolge van de COVID-19-pandemie

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2020) 247 final.

Bijlage: COM(2020) 247 final



Brussel, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ten gevolge van de COVID-19-pandemie

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in antwoord op staatsbrief AN 11/55-20/50 van 3 april 2020 met betrekking tot de kennisgeving van tijdelijke verschillen met bijlagen 1 en 6 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ten gevolge van de COVID-19-pandemie.

1.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”) heeft tot doel heeft het internationale luchtvervoer te regelen. Het is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzag in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Alle EU-lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Chicago.

1.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat ernaar streeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van internationaal luchtvervoer te bevorderen.

De ICAO-raad is een permanent orgaan van de ICAO met 36 leden die door de algemene Vergadering van de ICAO zijn gekozen voor een periode van drie jaar. Voor de periode 2019-2022 zijn zeven EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-raad.

Tot de verplichte taken van de ICAO-raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, behoort de vaststelling van internationale normen en aanbevolen praktijken (SARPs); deze worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

Na de vaststelling van dergelijke maatregelen en vóór ze in werking treden en juridisch bindend worden, moeten de ICAO-staten melden dat zij de maatregelen afwijzen of dat zij ze zullen naleven, desgevallend met bepaalde verschillen.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die vindt dat het in de praktijk niet mogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure of om haar eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het nodig vindt om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld.

1.3. De voorgenomen handeling van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

In antwoord op de COVID-19-pandemie heeft de ICAO staatsbrief AN 11/55-20/50 uitgegeven, met name om van de staten samenhangende informatie te verkrijgen over de maatregelen die zijn genomen om dienstverleners en personeel in staat te stellen de geldigheid van hun certificaten, bevoegdheidsbewijzen en andere goedkeuringen tijdens de COVID-19-pandemie te behouden (“kennisgeving van tijdelijke verschillen in verband met COVID-19”);

De ICAO heeft er bij de staten op aangedrongen om, overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago, kennisgeving te doen van alle tijdelijke verschillen die kunnen voortvloeien uit de tijdelijke COVID-19-maatregelen van een individuele staat, met name die welke verband houden met bijlagen 1 en 6 (bevoegdheidsbewijzen en certificaten). De staten

moeten in het algemeen ook aangeven of zij de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die gevolgen ondervinden van de door andere staten aangemelde verschillen die voortvloeien uit de tijdelijke COVID-19-maatregelen, zullen erkennen of aanvaarden.

Om alle staten en relevante belanghebbenden bij te staan, heeft de ICAO een website over operationele veiligheidsmaatregelen naar aanleiding van COVID-19 opgezet. Alle staten worden aangemoedigd gebruik te maken van deze website en de ICAO in kennis te stellen van de laatste ontwikkelingen in hun land.

De ICAO erkent dat zoveel mogelijk flexibiliteit moet worden geboden, maar dat tegelijkertijd de naleving van het Verdrag van Chicago moet worden gewaarborgd. In dit opzicht worden de staten eraan herinnerd dat zij uit hoofde van artikel 38 van het Verdrag verplicht zijn om de ICAO in kennis te stellen van eventuele verschillen.

Om de kennisgeving en de verspreiding van tijdelijke verschillen tijdens deze periode te vergemakkelijken, heeft het ICAO-secretariaat een subsysteem voor verschillen ten gevolge van de COVID-19-noodsituatie (COVID-19 Contingency-Related Differences, CCRDs) opgezet via het dashboard voor elektronische melding van verschillen (EFOD); dit subsysteem zal voorlopig blijven bestaan tot 31 maart 2021.

2. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

2.1. ICAO-staatsbrief AN 11/55-20/50 en het verband met de bestaande regels van de Unie

ICAO-staatsbrief AN 11/55-20/50 heeft betrekking op door COVID-19 veroorzaakte tijdelijke verschillen met bijlagen 1 en 6 van het Verdrag van Chicago (personeelsvergunningen en de exploitatie van luchtvaartuigen).

Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago (personeelsvergunningen) bevat SARP's voor de afgifte van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitbemanningsleden, luchtverkeersleiders, exploitanten van luchtvaartstations, onderhoudstechnici en vluchtdispatchers. Volgens die regels moet de aanvrager van een bevoegdheidsbewijs voldoen aan bepaalde eisen die in verhouding staan tot de complexiteit van de uit te voeren taken. Die eisen komen ook tot uiting in de wetgeving van de Unie, namelijk in Verordening (EU) 1139/2018 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart¹, en in aanverwante uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen². In Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie zijn bijvoorbeeld

¹ Artikelen 20-28 van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

² Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1), Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

specifieke eisen en procedures vastgesteld met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen en zijn de uiterste termijnen vastgesteld voor de afgifte van bevoegdheidsbewijzen aan personeel en voor de beoordeling van de medische geschiktheid (de bepalingen van bijlage I, deel FCL, en bijlage IV, deel MED). Door de ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie, zoals beperkte of geen mogelijkheid om toegang te krijgen tot luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen of luchtvaartgeneeskundige centra, verlengen verscheidene lidstaten tijdelijk de geldigheid van medische certificaten met een periode van 4 maanden, terwijl in de desbetreffende SARP's van de ICAO een maximumperiode van 45 dagen worden geëist voor een terugkerend medisch onderzoek en een verlenging van een medisch certificaat. Sommige lidstaten passen de verlenging van de geldigheidsduur, tussen 4 en 8 maanden, ook toe op bevoegdheidsbewijzen van piloten, als deze niet tijdig een vluchtsimulator kunnen bereiken of toegang daartoe krijgen om te voldoen aan de nodige eisen inzake periodieke opleiding en controle.

De verlenging van de geldigheid van personeelsvergunningen is van toepassing op bevoegdheidsbewijzen die aflopen in de referentieperiode van 1 maart 2020 tot en met 31 oktober 2020.

Bijlage 6 van het Verdrag van Chicago (Exploitatie van luchtvaartuigen) heeft tot doel gestandaardiseerde regels vast te stellen voor de exploitatie van luchtvaartuigen die worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, teneinde het hoogste niveau van veiligheid en efficiëntie te waarborgen. Op het niveau van de Unie komen deze internationale eisen met name tot uiting in Verordening (EU) 2018/1139, in Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en in Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie³. De COVID-19-pandemie heeft geleid tot een aanzienlijke beperking van het commerciële luchtvervoer en tot moeilijkheden om locaties te bereiken waar geschikte vluchtsimulators beschikbaar zijn. Dit heeft tot gevolg dat een groot aantal piloten niet voldoet aan de eisen inzake recente ervaring die zijn vastgesteld in punt ORO.FC.100 van bijlage III (DEEL-ORO) van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie en punt FCL.060 van bijlage I (DEEL-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie.

Volgens de SARP's van de ICAO wijst de exploitant een gezagvoerder of copiloot alleen aan om de besturingsinstrumenten van een type of variant van een type vliegtuig te bedienen tijdens het opstijgen en landen als die piloot in de voorgaande 90 dagen de besturingsinstrumenten heeft bediend tijdens minstens drie opstijgingen en landingen met hetzelfde type vliegtuig. Door de ernstige operationele belemmeringen ten gevolge van de COVID-19-pandemie beschikken piloten en bemanningen slechts over beperkte mogelijkheden om te voldoen aan die eis inzake recente ervaring. Om bemanningen in staat te stellen te vliegen wanneer de luchtvaartactiviteiten hernemen, staan de lidstaten vrijstellingen van deze regel toe door te eisen dat de exploitant een risicobeoordeling uitvoert om de waarschijnlijkheid op en potentiële ernst van de verslechtering van de bekwaamheid van de bemanning ten gevolge van het langdurig niet vliegen, te bepalen. De lidstaten eisen ook dat passende risicobeperkende maatregelen worden toegepast om de vastgestelde risico's tot een minimum te beperken, waarbij een of meer operationele beperkingen geldig zijn voor de volledige cockpitbemanning (bv. beperking van de maximaal toegestane zijwind, invoering van hogere naderingsminima, beperkingen i.v.m. de staat van de baan, dispatching met een werkend automatisch landingssysteem, indien geïnstalleerd).

³ VERORDENING (EU) nr. 965/2012 van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

De vrijstellingen van die operationele voorschriften gelden voor vluchttuitvoeringen die plaatsvinden in de referentieperiode tussen 1 maart 2020 en 31 oktober 2020, d.w.z. voor een maximumperiode van 8 maanden.

De bovenstaande verschillen met de ICAO-regels zijn het gevolg van de toepassing van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139, dat de lidstaten een zekere mate van flexibiliteit biedt om ontheffing te verlenen van de eisen van Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen, met uitzondering van de essentiële eisen, in het geval van dringende en onvoorzienbare omstandigheden of dringende operationele behoeften, onder de in dat artikel vastgestelde voorwaarden. Een van die voorwaarden is dat de omvang en de duur van de ontheffing zijn beperkt tot wat strikt noodzakelijk is. In een dergelijk geval stelt de betrokken lidstaat de Commissie, het Agentschap (EASA) en de andere lidstaten via het bij artikel 74 van Verordening (EU) 2018/1139 ingestelde register onmiddellijk in kennis van de toegekende ontheffing, de looptijd ervan, de reden voor de toekenning ervan en, voor zover van toepassing, de nodige risicobeperkende maatregelen die zijn toegepast. Verscheidene lidstaten hebben gebruik gemaakt van dit mechanisme in het kader van de ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie, hetgeen tot verschillen met de ICAO-regels heeft geleid. In dit besluit van de Raad wordt rekening gehouden met die ontheffingen op grond van artikel 71 met het oog op de kennisgeving aan de ICAO, namens de Unie, van de verschillen met bijlagen 1 en 6 van het Verdrag van Chicago.

2.2. Namens de Unie in te nemen standpunt

De bij de ICAO aan te melden verschillen hebben betrekking op bijlagen 1 en 6 van het Verdrag van Chicago (personeelsvergunningen en exploitatie van luchtvaartuigen), zoals uiteengezet in de tabel in de bijlage bij dit besluit en nader toegelicht in elke individuele kennisgeving van een lidstaat overeenkomstig zijn individuele ontheffing op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139.

Met betrekking tot de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door derde landen die gevolgen ondervinden van de tijdelijke maatregelen ten gevolge van de COVID-19-pandemie, is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering door exploitanten uit derde landen⁴ van toepassing. In het algemeen moet het EASA, in overleg met de lidstaten, krachtens punt ART.200, onder d), van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 452/2014, bepalen voor welke ICAO-normen het risicobeperkende maatregelen kan aanvaarden in het geval de staat van de exploitant of de staat van registratie een verschil heeft aangemeld bij de ICAO. Het Agentschap aanvaardt de risicobeperkende maatregelen wanneer het ervan overtuigd is dat deze maatregelen een veiligheidsniveau garanderen dat gelijkwaardig is aan dat van de norm ten opzichte waarvan verschillen zijn aangemeld. Zoals gevraagd in staatsbrief AN 11/55 20/50 moet de ICAO in kennis worden gesteld van de relevante toepassingsbesluiten van de Unie voor de erkenning van verschillen in derde landen, zoals aangegeven in de laatste kolom van de tabel in de bijlage bij dit besluit.

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in antwoord op ICAO-staatsbrief AN 11/5520/50 is dat verschillen moeten worden aangemeld ten opzichte van bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag van Chicago ten gevolge van tijdelijke maatregelen in verband met de

⁴ VERORDENING (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering door exploitanten uit derde landen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PB L 133 van 6.5.2014.

COVID-19-pandemie, zoals uiteengezet in de bijlage bij dit besluit en nader toegelicht door elke kennisgevende lidstaat overeenkomstig zijn individuele ontheffing die op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 wordt toegepast.

3. RECHTSGRONDSLAG

3.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst⁵.

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"⁶.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een orgaan dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken vast; deze worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Dit zijn handelingen met rechtsgevolgen. Bepaalde juridische gevolgen van deze handelingen kunnen afhangen van de indiening van kennisgevingen van verschillen, en van de voorwaarden voor die kennisgevingen. De vaststelling van een standpunt van de Unie met betrekking tot dergelijke kennisgevingen valt derhalve binnen de werkingssfeer van artikel 218, lid 9, VWEU.

Verschillen waarvan kennisgeving moet worden gedaan in antwoord op ICAO-staatsbrief AN 11/55-20/50 hebben een effect op de rechtsgevolgen van de normen van het Verdrag van Chicago.

Die rechtsgevolgen vallen binnen een gebied dat grotendeels wordt bestreken door regels van de Unie, namelijk Verordening (EU) 2018/1139, Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie. Dit houdt in dat de Unie, overeenkomstig artikel 3, lid 2 VWEU over een exclusieve externe bevoegdheid terzake beschikt.

Aangezien deze maatregelen, die weliswaar tijdelijk zijn, aanleiding geven tot verschillen met de SARP's van de ICAO, moet de Unie een standpunt innemen. Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moeten alle lidstaten kennisgeving doen van verschillen die

⁵ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁶ Arrest van het Hof van 7 oktober 2014, Bondsrepubliek Duitsland tegen Raad van de Europese Unie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

voortvloeien uit de verlengde termijnen voor personeelsvergunningen, zoals bepaald in bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en uit ontheffingen van SARP's op grond van bijlage 6 (Exploitatie van luchtvaartuigen) bij het Verdrag van Chicago.

De beoogde handeling strekt niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de voorgenomen handeling hebben betrekking op het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ten gevolge van de COVID-19-pandemie

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”), waarbij het internationale luchtvervoer wordt geregeld, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgericht.
- (2) De lidstaten zijn overeenkomstsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO.
- (3) Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) vaststellen.
- (4) Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die vindt dat het in de praktijk niet mogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure of om haar eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedures, of die het nodig vindt om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld.
- (5) Als het medisch certificaat van personeel dat deelneemt aan de internationale luchtvaart niet voldoet aan de minimumnormen, moet het, overeenkomstig artikel 39 van het Verdrag van Chicago, vergezeld gaan van een volledige opsomming van de punten waarop het niet aan die normen voldoet. In dit geval moeten die punten betrekking hebben op de specifieke verschillen met betrekking tot de geldigheidsduur van het medisch certificaat.
- (6) Volgens artikel 40 van het Verdrag van Chicago mag personeel met een dergelijk certificaat alleen aan de internationale luchtvaart deelnemen met de toestemming van de staat of staten waarvan het grondgebied wordt betreden.
- (7) Naar aanleiding van de COVID-19-pandemie heeft de ICAO binnen het systeem voor elektronische melding van verschillen (EFOD) een subsysteem voor de melding van

verschillen ten gevolge van de noodsituatie opgezet, dat staten de mogelijkheid biedt om tijdelijke verschillen met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag van Chicago aan te melden en tegelijkertijd aan te geven welke norm of procedure zij aanvaardbaar achten om internationale vluchttuitvoeringen te faciliteren en te voldoen aan de verplichtingen van artikel 40.

- (8) Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago (personeelsvergunningen) bevat SARP's voor de afgifte van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitbemanningsleden, luchtverkeersleiders, exploitanten van luchtvaartstations, onderhoudstechnici en vluchtdispatchers. Volgens die regels moet de aanvrager van een bevoegdheidsbewijs binnen bepaalde termijnen voldoen aan bepaalde eisen die in verhouding staan tot de complexiteit van de uit te voeren taken.
- (9) De eisen van bijlage 1 van het Verdrag van Chicago komen ook tot uiting in de wetgeving van de Unie, namelijk in Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart⁷, en in aanverwante uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen. In de bijlage bij Verordening (EU) nr. 2011/1178 van de Commissie⁸ zijn bijvoorbeeld specifieke eisen en procedures vastgesteld met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen en zijn de uiterste termijnen vastgesteld voor de afgifte van bevoegdheidsbewijzen aan personeel en voor de beoordeling van de medische geschiktheid, terwijl Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie regels bevat inzake de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en inzake de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen⁹.
- (10) Door de ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie, zoals beperkte of geen mogelijkheid om toegang te krijgen tot luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen of luchtvaartgeneeskundige centra, verlengen verscheidene lidstaten tijdelijk de geldigheid van medische certificaten met een periode van 4 maanden, in afwijking van de relevante SARP's van de ICAO. Sommige lidstaten verlengen de geldigheid van bevoegdheidsbewijzen van piloten ook met vier tot maximaal acht maanden als de piloten niet tijdig een vluchtsimulator kunnen bereiken of toegang daartoe krijgen om de nodige opleiding en controles te voltooien. Die verlengingen zijn van toepassing op bevoegdheidsbewijzen die aflopen in de referentieperiode tussen 1 maart 2020 en 31 oktober 2020.

⁷ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

⁸ Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

⁹ Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

- (11) Bijlage 6 van het Verdrag van Chicago (Exploitatie van luchtvaartuigen) voorziet in gestandaardiseerde eisen voor de exploitatie van luchtvaartuigen die worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, teneinde het hoogste niveau van veiligheid en efficiëntie te waarborgen. Op het niveau van de Unie komen deze internationale eisen tot uiting in Verordening (EU) 2018/1139, in Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en in Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie¹⁰.
- (12) De COVID-19-pandemie heeft geleid tot een aanzienlijke beperking van het commerciële luchtvervoer en tot moeilijkheden om locaties te bereiken waar geschikte vluchtsimulators beschikbaar zijn. Door de ernstige operationele belemmeringen ten gevolge van de COVID-19-pandemie beschikken piloten en bemanningen slechts over beperkte mogelijkheden om te voldoen aan de ICAO-eisen inzake recente ervaring. Om bemanningen in staat te stellen te vliegen wanneer de luchtvaartactiviteiten hernemen, passen de lidstaten ontheffingen toe op de eisen inzake recente ervaring, door vluchttuitvoeringen toe te staan onder bepaalde operationele voorwaarden en met passende risicobeperkende maatregelen die zijn vastgesteld op basis van een risicobeoordeling. Die ontheffingen gelden voor vluchttuitvoeringen die plaatsvinden in de referentieperiode tussen 1 maart 2020 en 31 oktober 2020, d.w.z. voor een maximumperiode van 8 maanden.
- (13) De bovenvermelde nationale maatregelen, die afwijken van bijlagen 1 en 6 van het Verdrag van Chicago, zijn vastgesteld op basis van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139, waarbij de lidstaten aan alle natuurlijke en rechtspersonen ontheffingen mogen toekennen van de eisen van de Unie die op hen van toepassing zijn, met uitzondering van de essentiële eisen, in geval van dringende en onvoorzienbare omstandigheden die gevolgen hebben voor die personen of hun dringende operationele behoeften, indien alle in dat artikel gestelde voorwaarden zijn vervuld. Gezien de gevolgen van de COVID-19-pandemie verlenen verscheidene lidstaten, op basis van die bepaling, ontheffing van de regels van de Unie die zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2018/1139, Verordening (EU) 1178/2011, Verordening (EU) nr. 1321/2014 en Verordening (EU) nr. 965/2012, of zijn zij voornemens dit te doen.
- (14) Aangezien de kennisgeving van verschillen een effect heeft op de rechtsgevolgen van de in het kader van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen, valt de vaststelling van een standpunt van de Unie over dergelijke kennisgeving binnen de werkingssfeer van artikel 218, lid 9, VWEU.
- (15) Het is derhalve passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in antwoord op ICAO-staatsbrief AN 11/55-20/50, namelijk dat verschillen moeten worden aangemeld ten opzichte van bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag van Chicago ten gevolge van tijdelijke operationele maatregelen die lidstaten hebben toegepast in verband met de COVID-19-pandemie. Het standpunt van de Unie wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 individuele ontheffingen hebben vastgesteld die geleid hebben tot de verschillen waarvan sprake in staatsbrief AN 11/55-20/50,

¹⁰ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in antwoord op staatsbrief AN 11/55-20/50 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van 3 april 2020 is dat een verschil moet worden aangemeld ten opzichte van bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag van Chicago ten gevolge van tijdelijke maatregelen in verband met de COVID-19-pandemie, zoals uiteengezet in de bijlage bij dit besluit en nader toegelicht door elke kennisgevende lidstaat overeenkomstig zijn individuele ontheffing die op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 wordt toegepast.

Artikel 2

Het in artikel 1 bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO en die op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 individuele ontheffingen hebben toegestaan die geleid hebben tot de verschillen waarvan sprake in staatsbrief AN 11/55-20/50.

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter