

Bruksela, 12 czerwca 2020 r.
(OR. en)

8797/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0120 (NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU)
Data otrzymania:	12 czerwca 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 247 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłaszania różnic związanych z pandemią COVID-19 w załącznikach 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 247 final.

Załącznik: COM(2020) 247 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.6.2020 r.
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum
Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłaszania różnic
związanych z pandemią COVID-19 w załącznikach 1 i 6 do Konwencji
o międzynarodowym lotnictwie cywilnym**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odpowiedzi na oficjalne pismo AN 11/55-20/50 wystosowane w dniu 3 kwietnia 2020 r. odnoszące się do powiadomienia o tymczasowych odstępstwach związanych z pandemią COVID-19 dotyczących załączników 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

1.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja chicagowska, na mocy której utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami tej konwencji.

1.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest rozwijanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W latach 2019–2022 w Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich UE.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Po przyjęciu takich środków państwa ICAO są zobowiązane do zgłoszenia sprzeciwu, wszelkich różnic albo ich zgodności ze środkiem, zanim środki wejdą w życie i staną się prawnie wiążące.

Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.

1.3. Planowany akt Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

W odpowiedzi na pandemię COVID-19, a w szczególności w celu uzyskania od państw spójnych informacji dotyczących działań podjętych w celu umożliwienia usługodawcom i personelowi utrzymania ważności certyfikatów, licencji i innych zezwoleń podczas pandemii COVID-19 („powiadomienie o tymczasowych odstępstwach związanych z COVID-19”), ICAO wystosowała oficjalne pismo AN 11/55-20/50.

ICAO wezwała państwa do poinformowania – zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej – o wszelkich tymczasowych odstępstwach, które mogą wynikać z zastosowania przez

poszczególne państwa środków tymczasowych w związku z COVID-19, w szczególności tych dotyczących licencjonowania i certyfikacji określonych w załącznikach 1 i 6. Państwa powinny również ogólnie wskazać, czy będą uznawać lub akceptować ważność certyfikatów i licencji, których dotyczą tymczasowe odstępstwa związane z COVID-19 stosowane przez inne państwa.

Aby pomóc wszystkim państwom i odpowiednim zainteresowanym stronom, ICAO uruchomiła ogólnodostępną stronę internetową dotyczącą środków bezpieczeństwa operacyjnego związanych z COVID-19. Wszystkie państwa zaprasza się do korzystania z tej strony internetowej oraz do informowania ICAO o wszelkich najnowszych zmianach zachodzących w ich państwie.

ICAO uznaje, że należy zapewnić maksymalną elastyczność, zachowując przy tym zgodność z konwencją chicagowską. W związku z tym przypomina się państwom o zobowiązaniach wynikających z art. 38 Konwencji, dotyczących powiadamiania ICAO o wszelkich ewentualnych odstępstwach.

Aby ułatwić powiadamianie o tymczasowych odstępstwach i rozpowszechnianie informacji na ich temat w tym okresie, Sekretariat ICAO stworzył podsystem dotyczący odstępstw związanych z sytuacją awaryjną wywołaną przez COVID-19 (COVID-19 Contingency Related Differences – CCRD) dostępny z pulpitu nawigacyjnego systemu elektronicznego zgłaszania odstępstw (Electronic Filing of Differences – EFOD), który będzie wstępnie utrzymywany do dnia 31 marca 2021 r.

2. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

2.1. Oficjalne pismo ICAO AN 11/55-20/50 i jego związek z obowiązującymi przepisami Unii

Oficjalne pismo ICAO AN 11/55-20/50 dotyczy tymczasowych odstępstw od załączników 1 i 6 konwencji chicagowskiej związanych z COVID-19 odnoszących się do kwestii personelu i operatorów lotniczych.

W załączniku 1 „Licencjonowanie personelu” do konwencji chicagowskiej przedstawiono normy i zalecane metody postępowania dotyczące licencjonowania członków załóg lotniczych, kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów stacji lotniczych, techników obsługi i dyspozytorów lotniczych. Zgodnie z tymi zasadami kandydat ubiegający się o licencję musi spełnić pewne wymogi adekwatne do stopnia złożoności zadań, które ma wykonywać. Wymogi te uwzględniono w przepisach Unii, a mianowicie w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego¹ oraz w związanych z nim aktach wykonawczych i delegowanych². Na przykład

¹ Art. 20–28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018).

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011), rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie

w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 ustanowiono konkretne wymagania i procedury odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym, a także określono tolerancje i terminy dotyczące licencjonowania personelu oraz badania lotniczej sprawności fizycznej i psychicznej (tj. przepisy określone w załączniku I część FCL i w załączniku IV część MED). Ze względu na poważne skutki pandemii COVID-19, takie jak ograniczona możliwość lub brak możliwości dostępu do lekarzy orzeczników medycyny lotniczej lub centrów medycyny lotniczej, kilka państw członkowskich tymczasowo przedłuża ważność orzeczeń lekarskich o cztery miesiące, podczas gdy zgodnie z odpowiednimi normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO badania lekarskie i przedłużenie ważności orzeczenia lekarskiego muszą mieć miejsce maksymalnie w terminie 45 dni. Niektóre państwa członkowskie przedłużają również ważność, tj. o 4–8 miesięcy, licencji pilotów jeżeli piloci nie są w stanie dotrzeć lub uzyskać dostępu do symulatorów lotu we właściwym czasie, aby spełnić wymogi w zakresie niezbędnych okresowych szkoleń i kontroli.

Przedłużenie ważności licencji personelu ma zastosowanie do licencji, które tracą ważność w okresie referencyjnym między dniem 1 marca 2020 r. a dniem 31 października 2020 r.

Celem załącznika 6 „Eksploracja statków powietrznych” do konwencji chicagowskiej jest określenie znormalizowanych zasad eksploatacji statków powietrznych wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie lotniczym na potrzeby zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i efektywności. Na szczęblu unijnym te wymogi międzynarodowe odzwierciedlono w rozporządzeniu (UE) 2018/1139, rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 i rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012³. Pandemia COVID-19 spowodowała znaczne ograniczenie operacji komercyjnego transportu lotniczego, co utrudniło dotarcie do miejsc, w których dostępne są odpowiednie symulatory lotu. W związku z tym wielu pilotów nie jest w stanie spełnić wymogów dotyczących bieżącej praktyki określonych w pkt ORO.FC.100 (część ORO) załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 oraz pkt FCL.060 (część FCL) załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011.

Normy i zalecane metody postępowania ICAO stanowią na przykład, że operator nie wyznacza dowódcy lub drugiego pilota do działań za sterami określonego typu samolotu lub jego odmiany podczas startu i lądowania, chyba że pilot w ciągu poprzedzających 90 dni wykonał za sterami samolotu przynajmniej trzy starty i lądowania na samolocie tego samego typu. Poważne utrudnienia operacyjne powstałe w związku z pandemią COVID-19 ograniczają możliwość spełnienia przez pilotów i załogi tego wymogu dotyczącego ciągłości praktyki. W tym celu oraz aby umożliwić załogom loty po wznowieniu działalności lotniczej, państwa członkowskie stosują zwolnienia z obowiązku przestrzegania tej zasady i wymagają, aby operator przeprowadził ocenę ryzyka w celu określenia prawdopodobieństwa i potencjalnego stopnia pogorszenia się kompetencji załogi w związku z przedłużoną przerwą w wykonywaniu czynności lotniczych. Państwa członkowskie wymagają również odpowiednich środków łagodzących minimalizujących zidentyfikowane zagrożenia, z których co najmniej jedno ograniczenie operacyjne obowiązuje w stosunku do całej załogi lotniczej (np. zmniejszenie maksymalnego ograniczenia w zakresie wiatrów bocznych, zwiększenie minimalnych wysokości podchodzenia do lądowania, ograniczenie warunków na nawierzchni

zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014).

³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012).

drogi startowej, obsługa z działającym systemem lądowania automatycznego, jeśli jest on zainstalowany).

Zwolnienia ze stosowania tych zasad operacyjnych dotyczą operacji odbywających się w okresie referencyjnym od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 października 2020 r. i trwających maksymalnie osiem miesięcy.

Powyższe odstępstwa od przepisów ICAO wynikają ze stosowania art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, który przewiduje pewną elastyczność dla państw członkowskich, które mogą przyznawać zwolnienia z wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 i w jego aktach wykonawczych i delegowanych, innych niż zasadnicze wymogi, w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności lub pilnych potrzeb operacyjnych oraz zgodnie z warunkiem określonym w tym artykule. Jednym z tych warunków jest ograniczenie zwolnienia – pod względem zakresu i okresu obowiązywania – do tego, co jest absolutnie niezbędne. W takim przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję, Agencję (EASA) oraz inne państwa członkowskie, za pośrednictwem repozytorium utworzonego na mocy art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1139, o przyznanym zwolnieniu, okresie jego obowiązywania, przyczynie jego przyznania oraz, w stosownych przypadkach, o zastosowanych niezbędnych środkach łagodzących. Kilka państw członkowskich skorzystało z tego mechanizmu w związku z poważnymi skutkami pandemii COVID-19, z której wynikają odstępstwa od przepisów ICAO. W niniejszej decyzji Rady uwzględniono te zwolnienia wynikające z art. 71 do celów powiadamiania ICAO w imieniu Unii o odstępstwach dotyczących załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej.

2.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii

Odstępstwa, o których należy powiadomić ICAO, dotyczące załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej, dotyczą kwestii personelu i operatorów lotniczych przedstawionych w tabeli w załączniku do niniejszej decyzji i szczegółowo określonych w poszczególnych indywidualnych powiadomieniach państw członkowskich zgodnie z jego indywidualnym zwolnieniem stosowanym zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Jeżeli chodzi o uznanie lub akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły środki tymczasowe związane z pandemią COVID-19, wydanych przez państwa trzecie, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich⁴. Co do zasady, zgodnie z pkt ART 200 lit. d) załącznika do rozporządzenia nr 452/2014, EASA – w porozumieniu z państwami członkowskimi – normy ICAO, dla których dopuszcza ona stosowanie środków łagodzących w przypadku zgłoszenia odstępstw od normy ICAO przez państwo operatora lub państwo rejestracji. Agencja akceptuje środki łagodzące kiedy uzna, że zapewniają one poziom bezpieczeństwa równoważny zapewnianemu przez normę, odnośnie do której zgłoszono różnice. Zgodnie z wnioskiem zawartym w oficjalnym piśmie AN 11/55-20/50, ICAO jest informowana o odpowiednich obowiązujących aktach Unii dotyczących uznania odstępstw wprowadzonych przez państwa trzecie, zgodnie z ostatnią kolumną tabeli w załączniku do niniejszej decyzji.

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum ICAO w odpowiedzi na oficjalne pismo AN 11/55-20/50, polega na powiadomieniu o odstępstwach w stosunku do załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej wynikających ze środków tymczasowych związanych

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014).

z pandemią COVID-19, o których mowa w tabeli w załączniku do niniejszej decyzji i które zostały szczegółowo opisane przez poszczególne państwa członkowskie składające powiadomienie zgodnie z indywidualnymi zwolnieniami przyznanymi przez nie na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

3. PODSTAWA PRAWNA

3.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewiduje decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy⁵.

Termin „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje on ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁶.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, które określa się mianem załączników do konwencji chicagowskiej. Są to akty mające skutki prawne. Pewne skutki prawne tych aktów mogą zależeć od przekazywania powiadomień o odstępstwach oraz od warunków tych powiadomień. Dlatego też zajęcie stanowiska w imieniu Unii w odniesieniu do takich powiadomień wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

Odstępstwa, o których należy powiadomić w odpowiedzi na oficjalne pismo ICAO AN 11/55-20/50, mają wpływ na skutki prawne stosowania norm ustanowionych na podstawie konwencji chicagowskiej.

Te skutki prawne należą do obszaru objętego w dużej mierze przepisami unijnymi, a mianowicie rozporządzeniem (UE) 2018/1139, rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011, rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012. Z tego wynika, że – zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE – Unia ma wyłączne kompetencje zewnętrzne w tej kwestii.

Ponieważ środki te, mimo że są tymczasowe, prowadzą do powstawania odstępstw w stosunku do norm i zalecanych metod postępowania ICAO, wymagane jest stanowisko Unii. Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej wszystkie państwa członkowskie muszą zgłosić odstępstwa wynikające z przedłużenia terminów licencjonowania personelu określonych w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej oraz o odstępstwach od norm

⁵ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁶ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

i zalecanych metod postępowania zgodnych z załącznikiem 6 „Eksplatacja statków powietrznych” do konwencji chicagowskiej.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych Porozumienia.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma być zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą wspólnej polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłaszania różnic związanych z pandemią COVID-19 w załącznikach 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować normy międzynarodowe i zalecane metody postępowania.
- (4) Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.
- (5) Zgodnie z art. 39 konwencji chicagowskiej, jeżeli świadectwo lekarskie członka personelu uczestniczącego w żegludze międzynarodowej nie spełnia minimalnych norm, należy do niego dołączyć wykaz wszystkich punktów, w odniesieniu do których nie spełniono tych norm. W tym przypadku punkty te musiałyby uwzględniać konkretne odstępstwa związane z okresem ważności świadectwa lekarskiego.
- (6) Ponadto zgodnie z art. 40 konwencji chicagowskiej żaden członek personelu, który posiada takie świadectwo, nie mógłby brać udziału w żegludze międzynarodowej, chyba że otrzyma na to pozwolenie państwa lub państw, na których terytorium wlatuje.

- (7) W związku z pandemią COVID-19 ICAO stworzyła podsystem ICAO dotyczący odstępstw związanych z sytuacją awaryjną (Contingency-Related Differences, CCRD) w ramach elektronicznego systemu zgłaszania odstępstw (Electronic Filing of Differences, EFOD), który umożliwia państwom zgłaszanie tymczasowych odstępstw od załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej i jednocześnie wskazuje, jaki rodzaj normy lub procedury uznaje się za akceptowalny do ułatwienia operacji międzynarodowych i wypełnienia zobowiązań wynikających z art. 40.
- (8) W załączniku 1 „Licencjonowanie personelu” do konwencji chicagowskiej przedstawiono normy i zalecane metody postępowania dotyczące licencjonowania członków załóg lotniczych, kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów stacji lotniczych, techników obsługi i dyspozytorów lotniczych. Zgodnie z tymi przepisami kandydat ubiegający się o wydanie licencji musi w określonych terminach spełnić pewne wymagania adekwatne do stopnia złożoności zadań, które ma wykonywać.
- (9) Wymogi określone w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej uwzględniono w przepisach Unii, a mianowicie w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego⁷ i w związanych z nim aktach wykonawczych i delegowanych. Na przykład w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) 2011/1178⁸ ustanowiono konkretne wymagania i procedury odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym, a także określono tolerancje i terminy dotyczące licencjonowania personelu oraz badania lotniczej sprawności fizycznej i psychicznej, a w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 określono przepisy dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania⁹.
- (10) Ze względu na poważne skutki pandemii COVID-19, takie jak ograniczona możliwość lub brak możliwości dostępu do lekarzy orzeczników medycyny lotniczej lub centrów medycyny lotniczej, kilka państw członkowskich na zasadzie odstępstwa od odpowiednich norm i zalecanych metod postępowania ICAO tymczasowo przedłuża ważność orzeczeń lekarskich o cztery miesiące. Niektóre państwa członkowskie przedłużają również ważność licencji pilotów o okres od czterech do ośmiu miesięcy, jeżeli piloci nie są w stanie dotrzeć lub uzyskać dostępu do symulatorów lotu we właściwym czasie, aby spełnić wymagania w zakresie niezbędnych szkoleń i kontroli. Przedłużenia te mają zastosowanie do licencji, które tracą ważność w okresie referencyjnym od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 października 2020 r.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018).

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011).

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014).

- (11) Załącznik 6 „Eksplatacja statków powietrznych” do konwencji chicagowskiej określa znormalizowane wymogi operacyjne dla statków powietrznych wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie lotniczym zapewniające najwyższy poziom bezpieczeństwa i efektywności. Na szczeblu unijnym te wymogi międzynarodowe odzwierciedlono w rozporządzeniu (UE) 2018/1139, rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 i rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012¹⁰.
- (12) Pandemia COVID-19 spowodowała znaczne ograniczenie operacji komercyjnego transportu lotniczego, co utrudniło dotarcie do miejsc, w których dostępne są odpowiednie symulatory lotu. Poważne utrudnienia operacyjne powstałe w związku z pandemią COVID-19 ograniczają możliwość spełnienia przez pilotów i załogi wymogów ICAO dotyczących ciągłości praktyki. Dlatego też, aby umożliwić załogom loty po wznowieniu działalności lotniczej, państwa członkowskie stosują zwolnienia z odpowiednich wymogów dotyczących ciągłości praktyki, zezwalając na loty w określonych warunkach operacyjnych i stosując odpowiednie środki łagodzące ustanowione na podstawie oceny ryzyka. Zwolnienia z tych zasad operacyjnych dotyczą operacji odbywających się w okresie referencyjnym od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 października 2020 r., przez okres maksymalnie ośmiu miesięcy.
- (13) Wspomniane powyżej środki krajowe, stanowiące odstępstwa od załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej, przyjęto na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą przyznawać wszelkim osobom fizycznym lub prawnym zwolnienia z wymogów unijnych mających zastosowanie do danej osoby w przypadku pilnych nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na te osoby lub w przypadku potrzeb operacyjnych tych osób, o ile spełnione są wszystkie warunki określone w tym artykule. Zgodnie z tym przepisem oraz ze względu na konsekwencje pandemii COVID-19 kilka państw członkowskich stosuje lub ma zastosować zwolnienia z przepisów Unii określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139, rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011, rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014 oraz rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.
- (14) Ponieważ zgłoszenie odstępstw ma wpływ na skutki prawne stosowania norm ustanowionych na podstawie konwencji chicagowskiej, przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takiego powiadomienia wchodzi w zakres stosowania art. 218 ust. 9 TFUE.
- (15) W związku z tym należy określić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w odpowiedzi na oficjalne pismo ICAO AN 11/55-20/50, które polega na powiadomieniu o odstępstwach w stosunku do załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej wynikających ze stosowanych przez państwa członkowskie tymczasowych środków operacyjnych związanych z pandemią COVID-19. Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii, które przyjęły indywidualne zwolnienia na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 prowadzące do powstania odstępstw będących przedmiotem oficjalnego pisma AN 11/55-20/50.

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odpowiedzi na oficjalne pismo AN 11/55-20/50 wystosowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w dniu 3 kwietnia 2020 r., zostało określone w załączniku do niniejszej decyzji oraz szczegółowo opisane przez poszczególne państwa członkowskie składające powiadomienie zgodnie z indywidualnymi zwolnieniami przyznanymi przez nie na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, zostaje wyrażone przez państwa członkowskie Unii, które są członkami ICAO i które przyjęły indywidualne zwolnienia na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 prowadzące do powstania odstępstw będących przedmiotem oficjalnego pisma AN 11/55-20/50.

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*