



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 12 juni 2020
(OR. en)

8797/20

**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:	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.

Bilaga: COM(2020) 247 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

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

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) som svar på skrivelsen AN 11/55-20/50 av den 3 april 2020 i fråga om anmälan av tillfälliga avvikelser som tillämpas till följd av covid-19-pandemin och som rör bilagorna 1 och 6 till konventionen angående internationell civil luftfart.

1.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) inrättades genom Chicagokonventionen som trädde i kraft den 4 april 1947.

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

1.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

Icao-rådet är ett permanent organ bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. För perioden 2019–2022 är sju EU-medlemsstater representerade i Icao-rådet.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standarder och rekommenderad praxis, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

Efter antagandet av en sådan åtgärd måste Icao-staterna anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin överensstämmelse med åtgärden innan den träder i kraft och blir rättsligt bindande.

Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egna lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.

1.3. Akt som planeras av Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao har utfärdat skrivelsen AN 11/55-20/50 som svar på covid-19-pandemin, och särskilt för att få enhetlig information från staterna om de åtgärder som vidtagits för att göra det möjligt för tjänsteleverantörer och personal att upprätthålla giltigheten för sina certifikat, licenser och andra godkännanden under covid-19-pandemin ("anmälan av tillfälliga covid-19-relaterade avvikelser").

Icao uppmanade staterna att lämna information, i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen, om alla tillfälliga avvikelser som kan uppstå till följd av enskilda staters covid-19-relaterade tillfälliga åtgärder, särskilt sådana som rör licensiering och certifiering i bilagorna 1 och 6. Staterna bör också i allmänna termer ange om de kommer att erkänna eller godta giltigheten för intyg och licenser som påverkas av de covid-19-relaterade tillfälliga avvikelser som tillämpas av andra stater.

För att bistå alla stater och berörda aktörer har Icao lanserat en offentlig webbplats för covid-19-relaterade åtgärder för driftssäkerhet. Alla stater uppmanas att använda denna webbplats och informera Icao om den senaste utvecklingen i det egna landet.

Icao erkänner behovet av att ge maximal flexibilitet, samtidigt som det säkerställs att Chicagokonventionen efterlevs. I detta avseende påminns staterna om sina skyldigheter enligt artikel 38 i konventionen att underrätta Icao om eventuella avvikelser som kan uppstå.

För att underlätta anmälan av och spridning av information om tillfälliga avvikelser under denna period har Icaos sekretariat inrättat ett delsystem för beredskapsrelaterade avvikelser till följd av covid-19 (COVID-19 Contingency-Related Differences, CCRD), vilket är åtkomligt via resultattavlan för elektronisk registrering av avvikelser (Electronic Filing of Differences, EFOD), och delsystemet kommer preliminärt att upprätthållas till och med den 31 mars 2021.

2. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

2.1. Icaos skrivelse AN 11/55-20/50 och dess förhållande till gällande unionsregler

Icaos skrivelse AN 11/55-20/50 rör covid-19-relaterade tillfälliga avvikelser från bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen avseende personal- och operatörsaspekter.

Bilaga 1 (Personnel Licensing) till Chicagokonventionen tillhandahåller standarder och rekommenderad praxis för licensiering av flygbesättningsmedlemmar, flygledare, operatörer av flygradiostationer, underhållstekniker och flygklararerare. Enligt dessa regler ska den som ansöker om en licens uppfylla vissa krav som står i proportion till komplexiteten i de uppgifter som ska utföras. Dessa krav återspeglas i unionslagstiftningen, närmare bestämt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1139/2018 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet¹, och i därtill hörande genomförandeakter och delegerade akter². Exempelvis fastställer kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 dels särskilda krav och förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten, dels begränsningar och tidsfrister för personalcertifiering och kontroller av flygmedicinsk lämplighet (dvs. bestämmelser i bilaga I, Del-FCL och bilaga IV, Del-MED). På grund av allvarliga konsekvenser av covid-19-pandemin, såsom begränsad eller ingen möjlighet att få tillgång till flygläkare eller flygmedicinska centrum, beviljar flera medlemsstater en tillfällig förlängning av giltighetstiden för medicinska intyg med fyra

¹ Artiklarna 20–28 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018).

² Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011). Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014).

månader, medan Icaos relevanta standarder och rekommenderade praxis kräver högst 45 dagar för återkommande medicinsk undersökning och förlängning av medicinska intyg. Vissa medlemsstater tillämpar förlängningen av giltighetstiden, dvs. mellan 4 månader och 8 månader, även på flygcertifikat, om piloter inte kan nå eller få tillgång till flygsimulatorer i rätt tid, för att uppfylla kraven avseende nödvändig återkommande utbildning och kontroll.

Förlängningarna av giltighetstiden för licensiering av personal gäller för certifikat som löper ut inom en referensperiod mellan den 1 mars 2020 och den 31 oktober 2020.

Bilaga 6 (Operation of Aircraft) till Chicagokonventionen syftar till att fastställa standardiserade regler för drift av luftfartyg som används i internationella lufttransporter för att säkerställa högsta möjliga säkerhet och effektivitet. På unionsnivå återspeglas dessa internationella krav i förordning (EU) 2018/1139, i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012³. Covid-19-pandemin har lett till en betydande minskning av kommersiella flygtransporter, vilket har medfört att det är svårt att nå de platser där lämpliga flygsimulatorer finns tillgängliga. Detta leder till att ett stort antal piloter inte kan uppfylla de krav på aktuell erfarenhet som anges i punkt ORO.FC.100 i bilaga III (DEL-ORO) till kommissionens förordning (EU) No 965/2012 och punkt FCL.060 i bilaga I (DEL-FCL) till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011.

Exempelvis krävs i Icaos standarder och rekommenderade praxis att operatören inte ger en befälhavare eller en biträdande pilot i uppdrag att sköta manövreringen på en flygplanstyp under start och landning, såvida inte piloten har skött manövreringen under minst tre starter och landningar inom de föregående 90 dagarna på samma flygplanstyp. De allvarliga operativa hinder som orsakats av covid-19-pandemin begränsar piloters och besättningsars möjligheter att uppfylla detta krav på aktuell erfarenhet. I detta syfte, och för att göra det möjligt för besättningar att flyga när flygverksamheten återupptas, tillämpar medlemsstaterna undantag från denna regel genom att kräva att operatören gör en riskbedömning för att fastställa hur sannolik och potentiellt allvarlig en försämring av besättningens kompetens är i samband med den förlängda perioden utan flygtjänst. Medlemsstaterna kräver också lämpliga kompenserande åtgärder som minimerar de identifierade riskerna, med en eller flera driftsbegränsningar som gäller för hela flygbesättningen (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).

Undantagen från dessa operativa regler gäller för verksamhet som äger rum inom en referensperiod mellan den 1 mars 2020 och den 31 oktober 2020 och för en period på högst åtta månader.

Ovanstående avvikelser från Icaos regler är resultatet av tillämpningen av artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139, som medger viss flexibilitet för medlemsstater som får bevilja undantag från de krav som fastställs i förordning (EU) 2018/1139 och i dess genomförandeakter och delegerade akter, förutom de grundläggande kraven, i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter eller brådskande operativa behov och på de villkor som anges i den artikeln. Ett av dessa villkor är att undantaget ska vara begränsat till vad som är absolut nödvändigt i fråga om omfattning och varaktighet. I detta fall ska den berörda medlemsstaten via den databas som inrättats enligt artikel 74 i förordning (EU) 2018/1139 omedelbart underrätta kommissionen, byrån (Easa) och de övriga medlemsstaterna om det undantag som beviljats, dess varaktighet, skälen för att det har beviljats och, i tillämpliga fall, de nödvändiga kompenserande åtgärder som tillämpas. Flera medlemsstater använde denna mekanism med hänsyn till de allvarliga konsekvenserna av covid-19-

³ Förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012).

pandemin, vilket ledde till avvikelser från Icao-regler. I detta rådsbeslut beaktas dessa undantag enligt artikel 71 i syfte att på unionens vägnar underrätta Icao om de avvikelser som rör bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen.

2.2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

De avvikelser som ska anmälas till Icao gäller bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen avseende personal- och operatörsaspekter såsom skisseras i tabellen i bilagan till detta beslut och såsom beskrivs närmare i varje enskild anmälan från en medlemsstat i linje med dess individuella undantag som tillämpas i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139.

När det gäller erkännande eller godtagande av giltigheten för intyg och licenser som påverkats av tillfälliga åtgärder i samband med covid-19-pandemin och som utfärdats av tredjeländer, ska förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland tillämpas⁴. Enligt punkt ART.200 d i bilagan till förordning 452/2014 ska Easa i regel, i samråd med medlemsstaterna, identifiera de Icao-standarder för vilka den kan godta mildrande åtgärder om operatörs- eller registreringsstaten anmäler en avvikelse från Icao. Byrån ska godta mildrande åtgärder när den är förvissad om att de säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som uppnås genom den standard från vilken avvikelser har anmälts. Icao ska, i enlighet med begäran i skrivelsen AN 11/55 20/50, informeras om de relevanta unionsakter som antagits för erkännande av avvikelser i tredjeländer, i enlighet med vad som anges i den sista kolumnen i tabellen i bilagan till detta beslut.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao som svar på skrivelsen AN 11/55 20/50 ska vara att anmäla avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen på grund av tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-pandemin, såsom anges i tabellen i bilagan till detta beslut 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.

3. RÄTTSLIG GRUND

3.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet⁵.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har

⁴ 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).

⁵ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁶.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Internationella civila luftfartsorganisationens råd är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderad praxis, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. Dessa är akter med rättslig verkan. Anmälningar av avvikelser, och villkoren för dessa anmälningar, kan påverka vissa rättsliga verkningar av dessa akter. Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar omfattas därför av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Avvikelser som ska anmälas som svar på Icaos skrivelse AN 11/55-20/50 har en inverkan på de rättsliga verkningarna av tillämpningen av de standarder som fastställs inom ramen för Chicagokonventionen.

Dessa rättsliga verkningar ligger inom ett område som i stor utsträckning täcks av unionsregler, nämligen förordning (EU) 2018/1139, kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011, kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 och kommissionens förordning (EU) nr 965/2012. Detta innebär att unionen, i enlighet med artikel 3.2 i EUF-fördraget, har exklusiv extern befogenhet i denna fråga.

Eftersom dessa åtgärder, även om de är tillfälliga, leder till avvikelser från Icaos standarder och rekommenderade praxis, är unionens ståndpunkt därför nödvändig. Alla medlemsstater måste anmäla avvikelser som följer av förlängda tidsfrister för licensiering av personal enligt bilaga 1 till Chicagokonventionen och avvikelser från standarder och rekommenderad praxis enligt bilaga 6 (Operation of Aircraft) till Chicagokonventionen, i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

⁶ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Unionens medlemsstater är avtalsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderad praxis.
- (4) Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egna lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med någon sådan internationell standard eller något sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.
- (5) Om det medicinska intyget för personal som deltar i internationell trafik inte uppfyller miniminormerna måste det, i enlighet med artikel 39 i Chicagokonventionen, åtföljas av en fullständig förteckning över de punkter där det inte uppfyller dessa normer. I detta fall ska förteckningen omfatta de specifika avvikelser som hänför sig till giltighetsperioden för det medicinska intyget.
- (6) Enligt artikel 40 i Chicagokonventionen får dessutom ingen personal som innehar ett sådant intyg delta i internationell trafik, utom med tillstånd från den eller de stater vars territorium passeras.

- (7) Med anledning av covid-19-pandemin har Icao inrättat ett delsystem för beredskapsrelaterade avvikelser (Contingency-Related Differences, CCRD) i systemet för elektronisk registrering av avvikelser (Electronic Filing of Differences, EFOD), som gör det möjligt för stater att registrera en tillfällig avvikelse från bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen och samtidigt ange vilken typ av standard eller förfarande de anser vara godtagbar för att underlätta internationell trafik och fullgöra skyldigheterna enligt artikel 40.
- (8) Bilaga 1 (Personnel Licensing) till Chicagokonventionen tillhandahåller standarder och rekommenderad praxis för licensiering av flygbesättningsmedlemmar, flygledare, operatörer av flygradiostationer, underhållstekniker och flygklarare. Enligt dessa regler ska den som ansöker om en licens uppfylla vissa krav, inom föreskrivna tidsfrister, som står i proportion till komplexiteten i de uppgifter som ska utföras.
- (9) De krav som anges i bilaga 1 till Chicagokonventionen återspeglas i unionslagstiftningen, närmare bestämt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet⁷, och i därtill hörande genomförandeakter och delegerade akter. Exempelvis fastställer kommissionens förordning (EU) nr 2011/1178⁸ i bilagan dels särskilda krav och förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten, dels begränsningar och tidsfrister för personalcertifiering och kontroller av flygmedicinsk lämplighet, medan kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 fastställer regler om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter⁹.
- (10) På grund av allvarliga konsekvenser av covid-19-pandemin, såsom begränsad eller ingen möjlighet att få tillgång till flygläkare eller flygmedicinska centrum, beviljar flera medlemsstater en tillfällig förlängning av giltighetstiden för medicinska intyg, med avvikelse från Icaos relevanta standarder och rekommenderade praxis, under en period av fyra månader. Vissa medlemsstater förlänger också giltigheten för flygcertifikat med fyra till högst åtta månader om piloter inte kan nå eller få tillgång till flygsimulatorer i rätt tid, för att slutföra den utbildning och kontroll som krävs. Dessa förlängningar gäller för certifikat som löper ut inom en referensperiod mellan den 1 mars 2020 och den 31 oktober 2020.
- (11) Bilaga 6 (Operation of Aircraft) till Chicagokonventionen fastställer standardiserade driftskrav för luftfartyg som används i internationella lufttransporter för att säkerställa högsta möjliga säkerhet och effektivitet. På unionsnivå återspeglas dessa internationella krav

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018).

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011).

⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014).

i förordning (EU) 2018/1139, i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012¹⁰.

- (12) Covid-19-pandemin har lett till en betydande minskning av kommersiella flygtransporter, vilket har medfört att det är svårt att nå de platser där lämpliga flygsimulatorer finns tillgängliga. De allvarliga operativa hinder som orsakats av covid-19-pandemin begränsar piloters och besättningsars möjligheter att uppfylla Icao-krav på aktuell erfarenhet. För att göra det möjligt för besättningar att flyga när flygverksamheten återupptas, tillämpar medlemsstaterna undantag från de relevanta kraven på aktuell erfarenhet genom att tillåta verksamhet under vissa driftsförhållanden och med lämpliga kompenserande åtgärder som fastställs på grundval av en riskbedömning. Dessa undantag gäller för verksamhet som äger rum inom en referensperiod mellan den 1 mars 2020 och den 31 oktober 2020, dvs. för en period på högst åtta månader.
- (13) De ovannämnda nationella åtgärderna, som skiljer sig från bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen, har antagits på grundval av artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139, varigenom medlemsstaterna får bevilja varje fysisk eller juridisk person undantag från de unionskrav som är tillämpliga på denna person, förutom de grundläggande kraven, i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter eller brådskande operativa behov som berör dessa personer, förutsatt att samtliga villkor i den artikeln är uppfyllda. Genom tillämpning av den bestämmelsen, och med anledning av konsekvenserna av covid-19-pandemin, tillämpar flera medlemsstater undantag från unionsregler som fastställs i förordning (EU) 2018/1139, förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 1321/2014 och förordning (EU) nr 965/2012 eller kommer att tillämpa sådana undantag.
- (14) Eftersom anmälan av avvikelser har en inverkan på de rättsliga verkningarna av tillämpningen av de standarder som fastställs inom ramen för Chicagokonventionen, omfattas antagandet av unionens ståndpunkt avseende en sådan anmälan av tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.
- (15) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på Icaos skrivelse AN 11/55-20/50, vilken är att anmäla avvikelser med avseende på bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen på grund av tillfälliga operativa åtgärder som tillämpas av medlemsstaterna med anledning av covid-19-pandemin. Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som har antagit individuella undantag enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 som leder till avvikelser som omfattas av skrivelsen AN 11/55-20/50.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar som svar på skrivelsen AN 11/55-20/50, utfärdad av Internationella civila luftfartsorganisationen den 3 april 2020, anges i bilagan till detta beslut och beskrivs närmare av varje anmälade medlemsstat i linje med dess individuella undantag som tillämpas i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139.

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012).

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao och som har antagit individuella undantag i enlighet med artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139 som leder till avvikelser som omfattas av skrivelsen AN 11/55-20/50.

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande