



Bruxelles, 20.10.2022
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene pentru adoptarea de standarde internaționale sau de modificări sau pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale din anexele 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 și 19 la Convenția privind aviația civilă internațională

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește:

- adoptarea în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a unor acte în domeniul siguranței aviației civile, al navigației aeriene și al managementului traficului aerian, și anume în anexele 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 și 19 la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”);
- notificarea diferențelor față de actele adoptate care au efecte juridice în domeniile anexelor sus-menționate la Convenția de la Chicago, ca răspuns la scrisorile adresate statelor de către OACI, prin care statele contractante sunt invitate să își notifice dezacordul sau eventualele diferențe față de măsurile adoptate;
- notificarea către OACI, în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, a diferențelor față de standardele și practicile recomandate existente ca urmare a modificărilor aduse acquis-ului Uniunii în legătură cu anexele sus-menționate la Convenția de la Chicago.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția de la Chicago

OACI a fost instituită prin Convenția de la Chicago, semnată în 1944 la Chicago și intrată în vigoare la 4 aprilie 1947. Toate statele membre ale Uniunii Europene sunt părți contractante la această convenție și, în consecință, membre ale OACI. Uniunea are statut de observator în cadrul OACI și a încheiat un memorandum de cooperare cu OACI care oferă un cadru pentru o cooperare consolidată în domeniul siguranței aviației, al securității aviației, al managementului traficului aerian și al protecției mediului¹.

Convenția de la Chicago conține 96 de articole care stabilesc regulile și principiile de bază aplicabile OACI. Ea este completată de 19 anexe care conțin standarde și practici recomandate și care sunt modificate periodic.

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

OACI adoptă standarde internaționale aplicabile aviației civile, în special în ceea ce privește siguranța aviației, navigația aeriană și managementul traficului aerian, mediul, securitatea aviației, dezvoltarea economică a transportului aerian, drepturile pasagerilor și facilitarea. Aceste subiecte sunt reglementate de dispozițiile Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și intră, în mare măsură, în sfera de competență a Uniunii Europene. Uniunea urmărește să asigure, pe cât posibil, coerența cu standardele internaționale în domeniul aviației civile.

¹ Decizia 2011/530/UE a Consiliului din 31 martie 2011 privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea cu titlu provizoriu a Memorandumului de cooperare dintre Uniunea Europeană și Organizația Aviației Civile Internaționale de instituire a unui cadru de cooperare consolidată (JO L 232, 9.9.2011, p. 1-7).

2.3. Actele avute în vedere de Consiliul OACI cu efecte juridice în Uniune

Consiliul OACI, unul dintre cele două organe de conducere ale organizației, orientează în permanență activitatea acesteia. El se reunește de mai multe ori pe an.

În conformitate cu articolul 54 litera (l) din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde și practici recomandate internaționale, le desemnează ca anexe la Convenția de la Chicago și notifică toate statele contractante cu privire la măsurile luate. Consiliul OACI ia în considerare, de asemenea, recomandările Comisiei pentru navigația aeriană de modificare a anexelor în conformitate cu articolul 54 litera (m). În conformitate cu articolul 90 din Convenția de la Chicago, adoptarea de către Consiliu a anexelor sau a oricărei modificări a unei anexe necesită votul a două treimi din Consiliul OACI.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Se propune ca poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunilor Consiliului OACI să fie stabilită printr-o abordare pe două niveluri. În primul rând, prin prezenta Decizie a Consiliului, principiile directoare și orientările pentru poziția Uniunii sunt stabilite în anexa 1 pe o bază multianuală. Într-o a doua etapă, poziția detaliată pentru fiecare sesiune a Consiliului OACI va fi transmisă Consiliului de către Comisie, sub forma unui document scris, spre dezbateri și aprobare. Comisia va propune poziția detaliată în documentul scris pe baza principiilor directoare și a orientărilor prevăzute în anexa 1 și conform procedurii prevăzute în anexa 2.

Această abordare este urmată în prezent în cazul altor organizații internaționale, în special, în sectorul transporturilor, în cadrul Comitetului de control al statului portului înființat în temeiul Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului².

În sectorul aviației, există deja o decizie similară a Consiliului de stabilire a poziției în numele Uniunii referitoare la notificarea diferențelor către OACI [Decizia (UE) 2021/1092 a Consiliului³], însă aceasta expiră la 30 noiembrie 2022. Prin urmare, obiectivul prezentei propuneri este, de asemenea, de a asigura continuitatea cu respectiva decizie a Consiliului și de a revizui termenii domeniului său de aplicare pentru a asigura faptul că aspectele relevante ale Convenției de la Chicago sunt tratate în mod coerent la nivelul Uniunii.

Comisia propune procedura descrisă mai sus, având în vedere caracteristicile procesului din cadrul OACI:

- (a) în ceea ce privește adoptarea de acte noi sau modificate;
- (b) după anunțarea adoptării de noi acte, sub forma unei scrisori adresate statelor, prin care statele contractante sunt invitate fie să își notifice dezacordul, fie să notifice eventualele diferențe și data conformării cu măsurile adoptate; și
- (c) pentru obligația de notificare a diferențelor față de standardele și practicile recomandate existente.

² Decizia (UE) 2016/381 a Consiliului din 14 martie 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Comitetului de control al statului portului înființat în temeiul Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului (JO L 72, 17.3.2016, p. 53).

³ Decizia (UE) 2021/1092 a Consiliului din 11 iunie 2021 de stabilire a criteriilor și a procedurii de notificare a diferențelor față de standardele internaționale adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale în domeniul siguranței aviației (JO L 236, 5.7.2021, p. 51).

În particular, normele interne ale OACI permit prezentarea documentelor într-o perioadă cuprinsă între zece zile și 24 de ore înainte de sesiunea Consiliului OACI (în funcție de natura documentelor). Numai în acel moment sunt disponibile toate documentele depuse, iar Comisia le poate analiza în vederea pregătirii poziției Uniunii cu privire la subiectele care intră în sfera de competență a UE și care urmează să fie discutate și decise în cadrul Consiliului OACI. Intervalul de timp dintre disponibilitatea documentelor și începerea sesiunii Consiliului OACI poate pune în pericol pregătirea și adoptarea în timp util a deciziei Consiliului necesare din punct de vedere juridic în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

Pentru a asigura coerența poziției Uniunii pe parcursul procesului de adoptare al OACI, procesul pe două niveluri propus ar trebui să se aplice în egală măsură notificării dezacordului în conformitate cu articolul 90 și notificării diferențelor în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago.

Prin urmare, se propune adoptarea unei decizii a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene pentru adoptarea de standarde internaționale sau de modificări sau pentru notificarea diferențelor, pentru:

- (a) fiecare sesiune a Consiliului OACI;
- (b) atunci când este necesară o înregistrare a dezacordului sau o notificare a diferențelor față de măsurile adoptate, ca răspuns la scrisoarea adresată statelor de OACI;
- (c) atunci când este necesară o notificare a diferențelor care rezultă din modificările aduse acquis-ului Uniunii.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv⁴.

Noțiunea de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”⁵.

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

OACI este un organism creat printr-un acord, și anume prin Convenția de la Chicago.

Actele pe care OACI trebuie să le adopte sunt acte cu efecte juridice. Acest lucru se datorează faptului că standardele și practicile recomandate adoptate de OACI sunt aplicabile în temeiul Convenției de la Chicago, cu excepția cazului în care un stat contractant notifică o diferență

⁴ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

⁵ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

către OACI (articolul 38 din Convenția de la Chicago) și, odată adoptate și intrate în vigoare, sunt obligatorii pentru toate statele contractante ale OACI, în conformitate cu Convenția de la Chicago și în limitele stabilite în aceasta. În conformitate cu articolul 37 din Convenția de la Chicago, fiecare stat contractant se angajează să colaboreze pentru a asigura cel mai înalt grad posibil de uniformitate a acestor standarde și practici recomandate. În plus, în măsura posibilului, aceste standarde și practici recomandate sunt reflectate în dreptul Uniunii și, prin urmare, au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii în domeniul aviației civile.

Actele avute în vedere nu modifică și nu completează cadrul instituțional al acordului.

Temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este, prin urmare, articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Actele avute în vedere urmăresc obiective și includ elemente din politica comună în domeniul transporturilor.

Temeiul juridic material al deciziei propuse este, prin urmare, articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al propunerii de decizie a Consiliului este articolul 100 alineatul (2) din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene pentru adoptarea de standarde internaționale sau de modificări sau pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale din anexele 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 și 19 la Convenția privind aviația civilă internațională

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), care a fost semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 și reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Ea a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Statele membre ale Uniunii sunt părți contractante la Convenția de la Chicago și state contractante ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI.
- (3) În temeiul articolului 54 litera (1) din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde și practici recomandate internaționale pentru aviația civilă și le poate desemna ca fiind anexe la Convenția de la Chicago (denumite în continuare „anexele OACI”).
- (4) Întrucât standardele și practicile recomandate ale OACI au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii în domeniul aviației civile, în măsura în care acestea se reflectă în legislația menționată la considerentele 9 și 10, este oportun să se stabilească o poziție în numele Uniunii care să fie adoptată în cadrul Consiliului OACI.
- (5) În temeiul articolului 90 din Convenția de la Chicago, orice astfel de anexă OACI sau orice modificare adusă unei anexe OACI produce efecte în termen de trei luni de la comunicarea sa către statele contractante ale OACI sau la încheierea unei perioade mai lungi stabilite de Consiliul OACI, cu excepția cazului în care, între timp, majoritatea statelor contractante ale OACI își notifică dezacordul. Odată ce sunt adoptate și intră în vigoare, standardele sunt obligatorii pentru toate statele contractante ale OACI, inclusiv pentru toate statele membre ale Uniunii, în conformitate cu Convenția de la Chicago, în special articolele 37 și 38, și în limitele stabilite de aceasta.
- (6) În temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, orice stat contractant al OACI care consideră că îi este imposibil să respecte în totalitate oricare dintre aceste standarde sau să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la oricare dintre standarde după modificarea acestora, sau care consideră că este necesar să adopte reglementări sau practici care diferă în orice mod față de cele stabilite de un

standard, trebuie să transmită imediat către OACI o notificare cu privire la diferențele dintre propriile sale reglementări sau practici și cele stabilite de standard. În cazul modificării standardelor, orice stat care nu își modifică în mod corespunzător propriile reglementări sau practici trebuie să informeze OACI în termen de 60 de zile de la adoptarea modificării standardului sau să indice măsurile pe care își propune să le ia.

- (7) Normele interne ale OACI, în special punerea la dispoziție tardivă a documentelor pentru deciziile privind noi standarde sau modificări ale standardelor în cadrul Consiliului OACI sau termenele stabilite de OACI pentru notificarea de către statele contractante ale OACI a diferențelor în ceea ce privește standardele, precum și numărul diferențelor în domeniul siguranței aviației, al navigației aeriene și al managementului traficului aerian care trebuie notificate în fiecare an, fac dificilă stabilirea în timp util a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii printr-o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE.
- (8) În plus, standardele adoptate de Consiliul OACI în domeniul siguranței aviației, al navigației aeriene și al managementului traficului aerian se referă în mare măsură la chestiuni care intră în sfera competenței exclusive a Uniunii. Prin urmare, este eficient și oportun să se stabilească un cadru pentru adoptarea de noi standarde sau de modificări ale standardelor și pentru notificarea diferențelor față de standardele din domeniul siguranței aviației, al navigației aeriene și al managementului traficului aerian care intră în sfera de competență a Uniunii, fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago. La nivelul OACI, standardele în materie de siguranță a aviației, de navigație aeriană și de management al traficului aerian sunt cuprinse în principal în anexele OACI 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 și 19.
- (9) La nivelul Uniunii, cerințele cuprinse în standardele respective de siguranță a aviației sunt reflectate și menționate în principal în Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) 996/2010⁶, Regulamentul (CE) nr. 2111/2005⁷ și Regulamentul (UE) nr. 376/2014⁸ ale Parlamentului European și ale Consiliului⁹ și în actele de punere în aplicare și în actele delegate adoptate pe baza acestora, în special Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei¹⁰, Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al

⁶ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

⁷ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).

⁸ Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).

⁹ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul

Comisiei¹¹, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei¹², Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei¹³, Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei¹⁴, Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei¹⁵, Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei¹⁶, Regulamentul (UE) 2019/947 al Comisiei¹⁷, Regulamentul (UE) 2019/945 al Comisiei¹⁸ și Regulamentul (UE) 2021/664 al Comisiei¹⁹.

- (10) La nivelul Uniunii, pentru navigația aeriană și managementul traficului aerian, cerințele prevăzute în standardele respective sunt reflectate și menționate în principal în Regulamentul (CE) nr. 549/2004²⁰, Regulamentul (CE) nr. 550/2004²¹, Regulamentul (CE) nr. 551/2004²² ale Parlamentului European și ale Consiliului și în actele de punere în aplicare și în actele delegate adoptate pe baza acestora, în special Regulamentul (UE) nr. 923/2012 al Comisiei²³, Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al

Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

¹¹ Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

¹² Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

¹³ Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

¹⁴ Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).

¹⁵ Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

¹⁶ Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (JO L 106, 24.4.2015, p. 18).

¹⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei din 24 mai 2019 privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord (JO L 152, p. 45).

¹⁸ Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe (JO L 152, p. 1).

¹⁹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei din 22 aprilie 2021 privind un cadru de reglementare pentru U-space (JO L 139, 23.4.2021, p. 161).

²⁰ Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (Regulamentul-cadru) (JO L 096, 31.3.2004, p. 1-8).

²¹ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulamentul privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

²² Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

²³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

Comisiei²⁴, Regulamentul (UE) 2018/1048 al Comisiei²⁵ și Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei²⁶.

- (11) Având în vedere specificitatea siguranței aviației civile, a navigației aeriene și a managementului traficului aerian în comparație cu alte sectoare de activitate ale OACI, în special numărul ridicat de standarde adoptate în aceste sectoare de către Consiliul OACI și alte decizii conexe, precum și numărul de diferențe care trebuie notificate în fiecare an, este eficient ca această poziție să fie stabilită pe o bază multianuală, sub forma unor principii directe și orientări. Cele mai multe dintre subiectele discutate în cadrul Consiliului OACI se referă la chestiuni acoperite de programul de lucru al OACI, stabilit de Adunarea sa trienală. Este așadar posibil să se stabilească o poziție generală care să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI.
- (12) Poziția detaliată a Uniunii trebuie definită pe baza principiilor directe și a orientărilor prevăzute în anexa 1 și a procedurii prevăzute în anexa 2 și în conformitate cu obiectivele urmărite de Uniune în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor în sectorul aviației, pentru a promova un sistem de transport aerian sigur, securizat, eficient, performant, deschis, viabil din punct de vedere economic și ecologic.
- (13) Diferențele care se notifică OACI trebuie să se bazeze în special pe informațiile furnizate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESAs) în conformitate cu articolul 90 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, dacă este cazul. Notificarea diferențelor trebuie să respecte formatul definit de OACI în sistemul de notificare electronică a diferențelor, atunci când OACI solicită acest lucru. În cazul în care, conform prezentei decizii, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este stabilită într-un document scris transmis de Comisie Consiliului spre dezbatere și aprobare, acest document trebuie, atunci când acest lucru este oportun și de la caz la caz, să indice dacă statelor membre li se poate acorda o oarecare flexibilitate în ceea ce privește forma notificării diferențelor în cauză. În plus, Comisia trebuie să depună eforturi pentru a începe pregătirea documentului respectiv cât mai curând posibil, astfel încât să dispună de suficient timp pentru elaborarea acestuia, inclusiv pentru orice consultare corespunzătoare la nivel de experți.
- (14) Diferențele față de standardele adoptate de Consiliul OACI în domeniul siguranței aviației, al navigației aeriene și al managementului traficului aerian pot decurge, de asemenea, din măsuri naționale adoptate în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 în cazul unor circumstanțe neprevăzute urgente, atunci când măsurile respective diferă de standarde și, prin urmare, impun notificarea diferențelor către OACI în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago. Prin urmare, este oportun ca în prezenta decizie să fie stabilită, de asemenea, procedura care trebuie urmată pentru definirea acestor diferențe. Procedura respectivă trebuie să depindă de domeniul

²⁴ Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei din 16 decembrie 2011 de stabilire a unor cerințe comune privind utilizarea spațiului aerian și a unor proceduri comune de operare pentru evitarea coliziunii în zbor (JO L 336, 20.12.2011, p. 20).

²⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe (JO L 189, 26.7.2018, p. 3).

²⁶ Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei (JO L 63, 6.3.2015, p. 1).

de aplicare și de durata măsurilor naționale adoptate și trebuie să permită statelor membre să își respecte fără întârziere obligațiile internaționale care le revin în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago. Procedura respectivă nu trebuie să aducă atingere condițiilor și procedurii prevăzute la articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

- (15) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OACI, acționând împreună în interesul Uniunii și asistate de Comisie, în conformitate cu statutul de observator al Uniunii.
- (16) Punerea în aplicare a prezentei decizii trebuie să permită statelor membre să își respecte obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.
- (17) Prezenta decizie trebuie să se aplice pentru o perioadă limitată de timp, și anume până după sesiunea Consiliului OACI care urmează celei de a 42-a Adunări a OACI,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale atunci când acest organism trebuie să adopte decizii în domeniul siguranței aviației civile, al navigației aeriene și al managementului traficului în ceea ce privește anexele 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 și 19 este stabilită în anexa 1.

Articolul 2

Specificarea poziției Uniunii care urmează să fie adoptată în cadrul fiecărei sesiuni a Consiliului OACI se efectuează în conformitate cu anexa 2.

Articolul 3

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în ceea ce privește notificarea către OACI a diferențelor în raport cu standardele cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago menționate anterior se stabilește în conformitate cu poziția stabilită în anexa 1.

Articolul 4

Atunci când dreptul Uniunii diferă de standardele menționate la articolul 1 din prezenta decizie și, prin urmare, este necesară notificarea către OACI a diferențelor față de standardele respective în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, Comisia prezintă Consiliului spre dezbateră și aprobare, în timp util și cu cel puțin două luni înainte de termenul stabilit de OACI pentru notificarea diferențelor, un document scris, bazat în special pe informațiile furnizate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESAs) în conformitate cu articolul 90 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, dacă este cazul, care prezintă diferențele detaliate care trebuie notificate către OACI și, atunci când este cazul, indică flexibilitatea acordată statelor membre în ceea ce privește forma notificării.

Articolul 5

Atunci când un stat membru adoptă, în conformitate cu articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139, măsuri naționale de acordare a unor scutiri privind persoane fizice sau juridice individuale sau a căror durată totală nu depășește opt luni, iar măsurile naționale respective diferă de standardele menționate la articolul 3 din prezenta decizie și impun

notificarea diferențelor față de standardele respective în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, statul membru respectiv informează imediat Comisia cu privire la orice diferență care trebuie notificată.

În cazul în care derogările acordate în conformitate cu articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 au o aplicare generală și durata lor totală depășește opt luni, Comisia prezintă Consiliului spre dezbateri și aprobare, în termen de cel mult două săptămâni de la primirea recomandării AESA în conformitate cu articolul 71 alineatul (2) din regulamentul respectiv, un document scris, ținând seama de informațiile furnizate de statul membru în cauză și, dacă este cazul, de informațiile furnizate de AESA în conformitate cu articolul 90 alineatul (4) din regulamentul respectiv, care prezintă diferențele detaliate care trebuie notificate OACI.

Articolul 6

Punerea în aplicare a prezentei decizii facilitează respectarea de către statele membre a obligațiilor care le revin în temeiul Convenției de la Chicago.

Articolul 7

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI este exprimată de către statele membre, care acționează împreună în interesul Uniunii, în cadrul organismelor OACI și care sunt asistate de Comisie, în conformitate cu statutul de observator al Uniunii.

Articolul 8

Prezenta decizie se aplică până la 31 decembrie 2025. La propunerea Comisiei, Consiliul poate prelungi aplicarea acesteia sau o poate modifica în alt mod.

Articolul 9

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*