DECIZII

DECIZIA (UE) 2023/746 A CONSILIULUI

din 28 martie 2023

de stabilire a criteriilor și a procedurii de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ce privește adoptarea sau modificarea de standarde internaționale și de practici recomandate, precum și pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale adoptate

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, care a fost semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago"), a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Aceasta a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și reglementează transportul aerian internațional.

(2) Statele membre 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 (l) din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate (SARP) pentru aviația civilă și le poate desemna ca fiind anexe la Convenția de la Chicago (denumite în continuare „anexele OACI").

(4) 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 dezaprobarea. Odată ce sunt adoptate de către Consiliul OACI și intră în vigoare, standardele internaționale 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.

(5) 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 internaționale sau să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la oricare dintre standarde internaționale 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 internațional, trebuie să transmită imediat către OACI o notificare cu privire la diferențele dintre propriile sale reglementări sau practici și cele stabilite de standardul internațional. 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 internațional sau să indice măsurile pe care își propune să le ia.

(6) Normele interne ale OACI, în special cele care au ca rezultat punerea tardivă la dispoziția Consiliului OACI a celor mai recente versiuni ale documentelor pentru deciziile privind noi SARP-uri sau modificări ale SARP-urilor, termenele stabilite de OACI pentru notificarea de către statele contractante ale OACI a diferențelor față de standardele internaționale, precum și numărul semnificativ al 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 Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește toate noile SARP-uri sau modificările SARP-urilor care trebuie adoptate sau fiecare diferență care trebuie notificată.

(7) Prin urmare, este oportun să se stabilească criteriile și procedurile care trebuie urmate pentru stabilirea poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu privire la adoptarea sau modificarea SARP-urilor, în măsura în care aceste SARP-uri pot influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii în domeniul aviației civile, precum și cu privire la deciziile, în temeiul articolului 90 din Convenția de la Chicago, de a dezaproba sau de a nu dezaproba SARP-urile, precum și cu privire la notificarea diferențelor față de standardele internaționale în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago.

(8) Având în vedere specificitatea siguranței aviației civile, a navigației aeriene și a managementului traficului aerian în comparație cu alte domenii ale OACI, în special numărul ridicat de SARP-uri adoptate în aceste domenii în fiecare an de către Consiliul OACI și numărul de diferențe care trebuie notificate în fiecare an, prezenta decizie ar trebui să se refere exclusiv la siguranța aviației civile, la navigația aeriană și la managementul traficului aerian pentru a raționaliza procesele vizând stabilirea rapidă a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în vederea adoptării de noi SARP-uri și a modificărilor aduse acestora, a deciziei de a dezaproba sau de a nu dezaproba SARP-urile sau amendamentele adoptate de Consiliul OACI și pentru a trata în mod eficient numărul mare de notificări.

(9) SARP-urile adoptate de Consiliul OACI în domeniul siguranței aviației civile, al navigației aeriene și al managementului traficului aerian pot viza aspecte care țin de competența exclusivă a Uniunii și ar putea influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii. Prin urmare, este eficient și oportun să se stabilească, printr-o decizie, criteriile și procedura care trebuie urmate pentru stabilirea poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în ceea ce privește SARP-urile în aceste domenii, fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre în calitate de state contractante ale OACI în temeiul Convenției de la Chicago. La nivelul OACI, SARP-urile în materie de siguranță a aviației civile, de navigație aeriană și de management al traficului aerian sunt cuprinse în principal în anexele OACI 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 și 19.

(10) La nivelul Uniunii, cerințele cuprinse în SARP-uri pentru siguranța aviației civile sunt reflectate și menționate în principal în Regulamentele (UE) 2018/1139 ([1]) și (CE) nr. 2111/2005 ([2]) ale Parlamentului European și ale Consiliului și în actele de punere în aplicare și în actele delegate adoptate pe baza acestora, în special

([1]) 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) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

([2]) 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).

Regulamentele (UE) nr. 1178/2011 ([3]), Regulamentul (UE) nr. 748/2012 ([4]), Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ([5]), Regulamentul (UE) nr. 139/2014 ([6]), Regulamentul (UE) nr. 452/2014 ([7]), Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 ([8]), Regulamentul (UE) 2015/640 ([9]) ale Comisiei, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei ([10]), Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei ([11]) și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/664 al Comisiei ([12]).

(11) La nivelul Uniunii, cerințele cuprinse în SARP-urile pentru navigația aeriană și managementul traficului aerian sunt reflectate și menționate în principal în Regulamentele (CE) nr. 549/2004 ([13]), (CE) nr. 550/2004 ([14]), (CE) nr. 551/2004 ([15]) ale Parlamentului European și ale Consiliului și în actele de punere în aplicare și în actele delegate adoptate pe baza acestora, în special Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([16]), Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei ([17]), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei ([18]) și Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei ([19]).

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

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) 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).

([10]) 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, 11.6.2019, p. 45).

([11]) 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, 11.6.2019, p. 1).

([12]) 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).

([13]) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

([14]) 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 (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

([15]) 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 (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

([16]) 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).

([17]) 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).

([18]) 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).

([19]) 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).

(12) Prezenta decizie ar trebui să privească doar pozițiile care urmează să fie adoptate în numele Uniunii în cadrul OACI în domeniile din sfera de competență exclusivă a Uniunii. Prezenta decizie nu aduce atingere posibilității Consiliului de a adopta, la propunerea Comisiei, decizii în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI, în special în domeniile care nu intră în sfera de aplicare a prezentei decizii, inclusiv în cazul în care competența partajată a Uniunii nu a fost încă exercitată.

(13) Cu excepția cazurilor speciale referitoare la notificarea anumitor diferențe care decurg din adoptarea de măsuri naționale în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii ar trebui să se bazeze pe un document transmis Consiliului de către Comisie în timp util pentru a permite dezbaterea și aprobarea. Comisia ar trebui să depună eforturi pentru a începe pregătirea documentului respectiv cât mai curând posibil, astfel încât să dispună de suficient timp pentru ca acesta să fie elaborat, inclusiv pentru orice consultare corespunzătoare la nivel de experți. Documentul Comisiei ar trebui să indice, atunci când acest lucru este oportun și de la caz la caz, dacă statelor membre ar trebui să li se acorde o anumită flexibilitate în ceea ce privește adoptarea de noi SARP-uri sau de modificări de SARP-uri de către Consiliul OACI – și, în aceste cazuri, amploarea unei astfel de flexibilități și condițiile unui acord referitor la modificările respective – sau în ceea ce privește forma notificării diferențelor în cauză. La solicitarea OACI, notificarea diferențelor ar trebui să respecte formatul definit de OACI în sistemul de notificare electronică a diferențelor.

În cazul în care, în temeiul prezentei decizii, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este stabilită într-un document transmis de Comisie Consiliului spre dezbatere și aprobare, acest document ar trebui să indice, atunci când acest lucru este oportun și de la caz la caz, dacă statelor membre ar trebui să li se acorde o anumită flexibilitate în ceea ce privește forma notificării diferențelor în cauză. În plus, Comisia ar trebui să depună eforturi pentru a începe pregătirea documentului respectiv cât mai curând posibil, astfel încât să dispună de suficient timp pentru ca acesta să fie elaborat, inclusiv pentru orice consultare corespunzătoare la nivel de experți.

(14) În ceea ce privește adoptarea de noi SARP-uri sau de modificări ale acestora, precum și deciziile de a dezaproba sau de a nu dezaproba SARP-uri sau modificările ale SARP-urilor adoptate de Consiliul OACI, documentul prezentat de Comisie ar trebui să se bazeze pe obiectivele și liniile directoare prevăzute în anexă și ar trebui să țină seama de materialele furnizate de OACI înaintea oricăror deliberări privind noi SARP-uri sau modificări ale SARP-urilor în cadrul Consiliului OACI, precum și de informațiile furnizate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) în conformitate cu articolul 90 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, după caz.

(15) Poziția cu privire la adoptarea de noi SARP-uri sau de modificări ale SARP-urilor de către Consiliul OACI ar trebui să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în interesul Uniunii.

(16) Poziția cu privire la decizia de a dezaproba sau de a nu dezaproba noi SARP-uri sau modificări de SARP-uri adoptate de Consiliul OACI ar trebui să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OACI, acționând împreună în interesul Uniunii.

(17) Diferențele referitoare la standardele internaționale adoptate, care ar trebui să fie notificate OACI, acestea ar trebui să se bazeze în special pe informațiile furnizate de AESA în conformitate cu articolul 90 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, după caz.

(18) Diferențele referitoare la standardele internaționale adoptate de Consiliul OACI pot decurge din dreptul Uniunii ca urmare a adoptării unui standard internațional nou sau modificat de către Consiliul OACI sau ca urmare a unei modificări a dreptului Uniunii. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în ceea ce privește astfel de diferențe ar trebui să se bazeze pe un document transmis Consiliului de către Comisie, în timp util pentru a permite dezbaterea și aprobarea.

(19) Diferențele referitoare la standardele internaționale adoptate de Consiliul OACI 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 standardele internaționale 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 stabilite, de asemenea, criteriile și procedura care trebuie urmate pentru identificarea acestor diferențe. Procedura respectivă ar trebui să depindă de domeniul de aplicare și de durata măsurilor naționale adoptate și ar trebui 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 ar trebui să aducă atingere condițiilor și procedurii prevăzute la articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(20) Poziția cu privire la diferențele față de standardele internaționale adoptate, care ar trebui să fie notificate OACI, ar trebui să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OACI, acționând împreună în interesul Uniunii.

(21) Punerea în aplicare a prezentei decizii nu ar trebui să implice o încălcare a obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul dreptului Uniunii sau a obligațiilor lor internaționale în temeiul Convenției de la Chicago.

(22) În scopul punerii în aplicare a prezentei decizii, statele membre și Comisia, în concordanță cu statutul de observator al Uniunii, ar trebui să acționeze în strânsă cooperare, în conformitate cu obligația lor de cooperare loială.

(23) Prezenta decizie ar trebui să se aplice pentru o perioadă limitată, și anume până după sesiunea Consiliului OACI care urmează celei de a 42-a Adunări a OACI. Comisia ar trebui să prezinte Consiliului o evaluare scrisă a aplicării prezentei decizii, care să servească drept bază pentru o eventuală prelungire a deciziei și pentru o posibilă modificare a acesteia,

(24) Este oportun să se stabilească criteriile și procedura de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI pentru adoptarea de standarde internaționale și de practici recomandate, de modificări aduse standardelor internaționale și practicilor recomandate și pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale adoptate,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (denumit în continuare „Consiliul OACI”) atunci când acest organism trebuie să adopte noi standarde internaționale și practici recomandate (SARP) sau modificări ale SARP-urilor în domeniul siguranței aviației civile, al navigației aeriene și al managementului traficului în ceea ce privește anexele 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 și 19 la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), în măsura în care respectivele SARP-uri intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii și au efecte juridice în sensul articolului 218 alineatul (9) din TFUE, este stabilită în conformitate cu criteriile și procedura prevăzute la articolul 2 din prezenta decizie.

Articolul 2

(1) Atunci când Consiliul OACI urmează să adopte noi SARP-uri sau modificări ale SARP-urilor, astfel cum se menționează la articolul 1, Comisia:

(a) transmite Consiliului spre dezbatere și aprobare, în timp util și cu cel puțin o lună înainte de data reuniunii Consiliului OACI în cadrul căreia urmează să fie adoptate noi SARP-uri sau modificări ale SARP-urilor, un document care prezintă în detaliu propunerea de poziție avută în vedere spre a fi adoptată în numele Uniunii; în circumstanțe excepționale, în cazul adoptării urgente a unor noi SARP-uri sau a unei modificări ori în cazul suspendării temporare a intrării în

vigoare a unor SARP-uri sau a unei modificări, atunci când textul proiectelor relevante de SARP-uri sau de modificări este disponibil cu mai puțin de o lună înainte de data reuniunii Consiliului OACI în cadrul căreia urmează să fie adoptate respectivele SARP-uri sau modificări, Comisia depune eforturi pentru a transmite documentul Consiliului fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult cinci zile de la primirea proiectelor de noi SARP-uri sau a proiectelor de modificări din partea Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI);

(b) transmite Consiliului spre dezbatere și aprobare, în timp util și cu cel puțin o lună înainte de termenul stabilit de OACI pentru înregistrarea unei dezaprobări de către statele contractante în temeiul articolului 90 din Convenția de la Chicago, un document care prezintă proiectul de poziție avută în vedere spre a fi adoptată în numele Uniunii.

După caz, poziția menționată la litera (b) de la primul paragraf poate fi inclusă în documentul transmis Consiliului în temeiul literei (a) de la primul paragraf.

(2) Documentele prezentate de Comisie în temeiul literelor (a) și (b) de la prezentul alineat se bazează pe obiectivele și liniile directoare prevăzute în anexă și țin(e) seama de toate informațiile și materialele relevante furnizate de OACI înaintea oricăror deliberări și, dacă este cazul, de informațiile furnizate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) în conformitate cu articolul 90 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, după caz.

(3) În funcție de evoluțiile din cadrul sesiunii Consiliului OACI, statele membre, în colaborare cu reprezentantul Uniunii, în conformitate cu obligația de cooperare loială prevăzută la articolul 4 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană, pot conveni la fața locului asupra unor modificări minore, nesubstanțiale, ale poziției aprobate de Consiliu în temeiul alineatului (1) litera (a).

Documentele de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în temeiul alineatului (1) litera (a) indică dacă se poate conveni la fața locului asupra unor ajustări suplimentare ale poziției respective, în funcție de evoluțiile din cadrul reuniunii Consiliului OACI. Ajustările respective nu afectează esența și scopul poziției.

(4) Poziția menționată la alineatul (1) litera (a) este exprimată în cadrul Consiliului OACI de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Poziția menționată la alineatul (1) litera (b) este exprimată de toate statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI în ceea ce privește notificarea diferențelor față de standardele internaționale cuprinse în anexele 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 și 19 la Convenția de la Chicago, în măsura în care standardele internaționale respective intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii, se stabilește în conformitate cu criteriile și procedura prevăzute la articolele 4 și 5 din prezenta decizie.

Articolul 4

Atunci când dreptul Uniunii diferă de standardele internaționale menționate la articolul 3 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 transmite Consiliului spre dezbatere și aprobare, în timp util și cu cel puțin două luni înainte de termenul stabilit de OACI pentru notificarea diferențelor, un document bazat în special pe informațiile furnizate de AESA în conformitate cu articolul 90 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, dacă este cazul, care prezintă în detaliu diferențele care trebuie notificate către OACI și, atunci când este cazul, indică ce fel de flexibilitate este disponibilă pentru statele membre în ceea ce privește forma notificării.

Poziția care urmează să fie adoptată în temeiul prezentului articol este exprimată de toate statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 5

(1) 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 internaționale 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.

(2) În cazul în care scutirile acordate în conformitate cu articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 au o aplicare generală și durata lor totală depășește opt luni, Comisia transmite Consiliului spre dezbatere și aprobare, în termen de două săptămâni de la primirea notificării din partea statului membru în cauză cu privire la scutirile respective acordate în conformitate cu articolul 71 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și, dacă este cazul, după primirea recomandării AESA în conformitate cu articolul 71 alineatul (2) din regulamentul respectiv, un document, 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 în detaliu diferențele care trebuie notificate către OACI.

Statele membre care au adoptat măsuri naționale în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 care impun notificarea diferențelor exprimă poziția care urmează să fie adoptată în temeiul prezentului alineat, acționând în interesul Uniunii.

Articolul 6

Punerea în aplicare a prezentei decizii nu implică o încălcare a obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul dreptului Uniunii sau a obligațiilor lor în temeiul Convenției de la Chicago.

Articolul 7

(1) Prezenta decizie se aplică până la 31 decembrie 2025.

(2) Comisia prezintă Consiliului un raport scris care analizează aplicarea prezentei decizii, în special în ceea ce privește eficacitatea și frecvența utilizării acesteia, cu cel puțin patru luni înainte de data expirării sale.

(3) La propunerea Comisiei, Consiliul poate prelungi aplicarea prezentei decizii sau o poate modifica în alt mod.

Articolul 8

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 28 martie 2023.

Pentru Consiliu
Președintele
E. BUSCH

ANEXĂ

OBIECTIVE ȘI LINII DIRECTOARE PENTRU STABILIREA POZIȚIILOR CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATE ÎN NUMELE UNIUNII ÎN CADRUL ORGANIZAȚIEI AVIAȚIEI CIVILE INTERNAȚIONALE

Obiective

1. Promovarea unui sistem de transport aerian sigur, eficient, performant, deschis și viabil din punct de vedere ecologic, în conformitate cu Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 privind Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului.

2. Promovarea dezvoltării cooperării regionale și a sistemelor aeronautice regionale și sprijinirea recunoașterii lor de către OACI și de către statele sale contractante, precum și integrarea lor în cadrul OACI.

3. Promovarea elaborării de norme și politici care să asigure siguranța operațiunilor de transport aerian și supravegherea corespunzătoare a normelor de siguranță, în conformitate cu cadrul de reglementare al Uniunii în domeniul siguranței aviației, inclusiv cu Regulamentul (UE) 2018/1139 ([1]) și ținând seama de raportul Comisiei din 17 octombrie 2022 privind Programul european de siguranță a aviației.

4. Promovarea dezvoltării și a implementării unor sisteme de navigație aeriană eficiente, performante și interoperabile, în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 549/2004 ([2]), (CE) nr. 550/2004 ([3]) și (CE) nr. 551/2004 ([4]) și ținând seama de Planul mondial de navigație aeriană și de modernizările sistemului aeronautic în blocuri (*Aviation System Block Upgrade* – ASBU).

5. Continuarea sprijinirii, inclusiv prin activități de asistență tehnică și de consolidare a capacităților dacă este cazul, a dezvoltării, în toate statele contractante ale OACI, a unui sistem mondial de transport aerian sigur, eficient și viabil din punct de vedere ecologic, de exemplu prin intermediul proiectelor din cadrul instrumentelor de politică externă (FPI) ale Uniunii.

Linii directoare

Statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii, depun eforturi pentru a sprijini următoarele acțiuni întreprinse de OACI:

1. pentru a garanta elaborarea de norme și politici care să asigure siguranța operațiunilor de transport aerian și supravegherea corespunzătoare a normelor de siguranță:

   (a) sprijinirea dezvoltării și a implementării Planului global pentru siguranța aviației (*Global Aviation Safety Plan* – GASP);

   (b) sprijinirea elaborării de standarde internaționale și practici recomandate („SARP”) pentru aviația civilă adoptate în temeiul articolului 37 și al articolului 54 litera (l) din Convenția de la Chicago, în special atunci când acestea sunt necesare pentru protecția pasagerilor și pentru siguranța zborurilor;

   (c) sprijinirea dezvoltării și a implementării unor sisteme regionale de siguranță a aviației și a altor cadre de cooperare regională între state în domeniul siguranței, precum și a necesității de a le integra mai bine în cadrul OACI;

([1]) 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) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

([3]) 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 (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

([4]) 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 (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

2. pentru a asigura dezvoltarea și implementarea unor sisteme de navigație aeriană eficiente, performante și interoperabile:

   (a) sprijinirea dezvoltării și a implementării Planului mondial de navigație aeriană (*Global Air Navigation Plan* – GANP) și a procedurilor sale de monitorizare utilizând indicatori de performanță corespunzători;

   (b) sprijinirea dezvoltării și a punerii în aplicare a standardelor de management al traficului aerian (ATM), a interoperabilității la nivel mondial a noilor tehnologii și sisteme, precum și a coordonării mai strânse sau a unor activități în domeniul ATM, cum ar fi contribuția la lucrările referitoare la dezvoltarea inițiativei privind cadrul de încredere și la alte activități conexe;

   (c) sprijinirea elaborării și a punerii în aplicare a unor norme, politici și acțiuni în domeniul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS), în special în conformitate cu Rezoluția A41-6, Rezoluția A41-7 și Rezoluția A41-8 adoptate în cadrul celei de a 41-a sesiuni a Adunării;

3. pentru a continua să sprijine dezvoltarea, în toate statele contractante ale OACI, a unui sistem mondial de transport aerian sigur, eficient și viabil din punct de vedere ecologic:

   (a) sprijinirea inițiativei *No Country Left Behind* („Nicio țară nu va fi lăsată în urmă”);

   (b) sprijinirea contribuției aviației la Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă a Organizației Națiunilor Unite;

   (c) sprijinirea continuării, acolo unde este cazul, a activităților de asistență tehnică și de consolidare a capacităților.