COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea privește notificarea diferențelor față de anexele 1, 3, 4, 6 părțile I, II și III, 10 volumele I și II, 11, 14 volumele I și II, 15 și 16 volumele I, II și III la Convenția privind aviația civilă internațională, precum și în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea amendamentelor 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II la convenția respectivă, referitoare la amânarea viitoarei cerințe de echipare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de 25 de ore, pentru a se evita consecințele neintenționate datorate situației neprevăzute legate de COVID-19

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la:

- poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) cu privire la diferențele ce trebuie notificate OACI în legătură cu următoarele amendamente la anexele la Convenția privind aviația civilă internațională adoptate de Consiliul OACI în cadrul celei de a 219-a sesiuni și publicate prin:

– scrisoarea OACI 20/19 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 176 la anexa 1;

– scrisoarea OACI 20/16 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 79 la anexa 3;

– scrisoarea OACI 20/23 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 61 la anexa 4;

– scrisoarea OACI 20/18 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 44 la anexa 6, partea I;

– scrisoarea OACI 20/31 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 37 la anexa 6, partea II;

– scrisoarea OACI 20/32 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 23 la anexa 6, partea III;

– scrisoarea OACI 20/20 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 92 la anexa 10, volumul I;

– scrisoarea OACI 20/21 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 92 la anexa 10, volumul II;

– scrisoarea OACI 20/39 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 52 la anexa 11;

– scrisoarea OACI 20/35 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 15 la anexa 14, volumul I;

– scrisoarea OACI 20/22 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 9 la anexa 14, volumul II;

– scrisoarea OACI 20/24 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 41 la anexa 15;

– scrisoarea OACI 20/28 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 13 la anexa 16, volumul I;

– scrisoarea OACI 20/29 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 10 la anexa 16, volumul II;

– scrisoarea OACI 20/30 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 1 la anexa 16, volumul III;

- poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 221-a sesiuni a Consiliului OACI pentru adoptarea preconizată a amendamentelor 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II, referitoare la amânarea viitoarei cerințe de echipare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de douăzeci și cinci de ore, pentru a se evita consecințele neintenționate datorate situației neprevăzute legate de COVID-19;

– - poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii după ce OACI va anunța, printr-o scrisoare adresată statelor, adoptarea amendamentelor 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II, invitând statele membre să își notifice dezacordul, eventualele diferențe sau conformitatea cu măsura adoptată.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind aviația civilă internațională

Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) urmărește să reglementeze transportul aerian internațional. Convenția de la Chicago a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale.

Toate statele membre ale UE sunt părți la Convenția de la Chicago.

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

Organizația Aviației Civile Internaționale este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite. Scopurile și obiectivele OACI sunt dezvoltarea principiilor și a tehnicilor navigației aeriene internaționale și promovarea planificării și dezvoltării transportului aerian internațional.

Consiliul OACI este un organism permanent al OACI, compus din 36 de state contractante alese de Adunarea OACI pe o perioadă de trei ani. În perioada 2019-2022, în Consiliul OACI sunt reprezentate șapte state membre ale UE.

Funcțiile obligatorii ale Consiliului OACI, enumerate la articolul 54 din Convenția de la Chicago, includ adoptarea de standarde și de practici recomandate („SARP-uri”) internaționale, desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago.

În urma adoptării unor astfel de măsuri, statele membre ale OACI sunt obligate să își notifice dezaprobarea, eventualele diferențe sau conformitatea cu măsurile în cauză, înainte ca acestea să intre în vigoare și să devină obligatorii din punct de vedere juridic.

În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, orice stat care consideră că este imposibil să respecte din toate punctele de vedere orice astfel de standarde sau de proceduri internaționale ori să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la aceste standarde sau proceduri internaționale sau care consideră necesar să adopte reglementări sau practici care diferă dintr-un anumit punct de vedere față de cele stabilite de un standard internațional trebuie să transmită imediat către Organizația Aviației Civile Internaționale o notificare cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.

2.3. Actele adoptate în cadrul celei de a 219-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale și raportul lor cu normele existente ale Uniunii

În cadrul celei de a 219-a sesiuni, Consiliul OACI a adoptat amendamentele la anexele la Convenția de la Chicago enumerate în secțiunea 1 de mai sus. Scrisorile OACI adresate statelor prin care statele contractante ale OACI sunt informate cu privire la adoptarea

amendamentelor reamintesc statelor obligațiile care le revin în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, de a notifica OACI în legătură cu orice diferență care ar putea apărea.

Mai jos este prezentată o privire de ansamblu asupra diverselor amendamente la anexe, astfel cum au fost adoptate de Consiliul OACI în cadrul celei de a 219-a sesiuni, detalii suplimentare fiind incluse în anexa la propunerea de decizie a Consiliului.

2.3.1. Amendamentul 176 la anexa 1 privind acordarea licențelor personalului

Amendamentul 176 la Anexa 1 a OACI rezultă din recomandările elaborate de Grupul operativ pentru pregătire și evaluare pe bază de competențe (CBTA-TF) al OACI și de Secretariatul OACI și se referă la alinierea cu amendamentul 5 la Procedurile privind serviciile de navigație aeriană – Pregătire (PANS-TRG, Doc. 9868)/ noi definiții, actualizează cerințele pentru dispecerii operațiuni zbor/dispecerii de zbor, include o modificare a dispozițiilor privind aeronavele cu decolare-aterizare verticală și amânarea aplicabilității acestora și introduce dispoziții privind instructorii pentru pregătirea la locul de muncă în materie de control al traficului aerian.

Amendamentele afectează Regulamentul (UE) 1178/2011 privind personalul navigant[1], Regulamentul (UE) 1321/2014 privind menținerea navigabilității[2] și Regulamentul (UE) 2015/340 privind controlorii de trafic aerian[3]. Conținutul amendamentelor este inclus în legislația UE. Sunt necesare unele modificări pentru a alinia formularea definițiilor, pentru a reflecta modificările de redactare și o cerință privind supravegherea efectuată de un instructor responsabil de controlul traficului aerian. Această din urmă cerință, precum și transpunerea unor definiții în normele UE, necesită notificarea unor diferențe către OACI pentru o perioadă limitată de timp. Se preconizează că modificările relevante aduse normelor UE vor fi efectuate în 2020 și în 2021.

2.3.2. Amendamentul 79 la anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională

În urma amendamentului 79 la anexa 3 a OACI, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373 al Comisiei[4] va trebui actualizat.

Marea majoritate a amendamentelor sunt considerate a avea un impact minim asupra părților interesate din UE și vor genera beneficii generale în ceea ce privește siguranța și eficiența

---

1 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.

2 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.

3 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.

4 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011, JO L 62, 8.3.2017, p. 1.

operațiunilor. Într-o serie de cazuri vor fi necesare actualizări de software, acestea fiind considerate proporționale cu beneficiile preconizate și gestionabile. Ca atare, se preconizează că multe dintre amendamente vor fi încorporate în regulamentele UE până în al treilea trimestru al anului 2021, fără modificări, în urma procedurilor respective inițiate de AESA. Până la adoptarea acestor modificări de reglementare, multe dintre amendamente trebuie notificate ca diferență.

2.3.3 Amendamentul 61 la anexa 4 privind hărțile aeronautice

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei prevede, la punctul AIS.OR.325 „Hărți aeronautice" litera (a) subpunctele 2 și 3, că un furnizor de servicii de informare aeronautică (AIS) trebuie să se asigure, printre altele, că harta aerodromului/heliportului și harta de mișcare pe suprafața aerodromului, atunci când sunt puse la dispoziție, fac parte din publicația de informare aeronautică (AIP) sau sunt furnizate separat destinatarilor AIP. Cadrul de reglementare va fi modificat în cursul anului 2020 pentru a ține seama de acest amendament. În consecință, la 4 noiembrie 2021 nu ar trebui să existe nicio diferență între reglementările și/sau practicile Uniunii și dispozițiile din anexa 4, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 61, inclusiv.

2.3.4. Amendamentul 44 la partea I a anexei 6 privind operațiunile aeronavelor - funcționarea în orice tip de condiții meteorologice

Până la finalizarea modificării Regulamentului (UE) nr. 965/2012 pentru a reflecta amendamentul 44 la partea I a anexei 6, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește standardul 4.2.8.2 și definițiile. Trebuie remarcat faptul că statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență în ceea ce privește standardul 4.2.8.1.1, deoarece Regulamentul (UE) 965/2012 permite în prezent doar credite operaționale pentru ecranele de afișare a datelor la nivelul capului pilotului (*head-up display*, HUD) și pentru sistemele de vizualizare îmbunătățită (EVS)[5].

2.3.4.1. Armonizarea condițiilor de autorizare, de acceptare și de aprobare (AAA)

Acest amendament impune notificarea unei diferențe, deși statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență în raport cu standardele și practicile recomandate (SARP) referitoare la operațiunile cu timp de deviere prelungit (EDTO), deoarece acest concept nu este încă transpus în Regulamentul (UE) nr. 965/2012[6] [în locul lui, se folosește conceptul de operațiuni pe rază extinsă cu avioane dotate cu două motoare (ETOPS)][7].

2.3.4.2. Articolul 83 bis

Modificarea din anexă impune transportarea la bord a unei copii certificate a rezumatului acordului încheiat în temeiul articolului 83 *bis* din Convenția de la Chicago. În plus, noul apendice 10 la anexa 6 partea I introduce o formă standardizată de rezumat al acordului. Aceasta conține toate informațiile relevante necesare și oferă operatorilor un formular pe care să îl aibă asupra lor pentru utilizarea în timpul inspecțiilor la platformă sau al altor activități

[5] Ca urmare a amendamentului 38 la anexa 6, partea I, anunțat prin scrisoarea adresată statelor An 11/1.3.27-14/9.

[6] 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.

[7] Ca urmare a amendamentului 38 la anexa 6, partea I, anunțat prin scrisoarea adresată statelor An 11/1.3.27-14/9.

de verificare, în vederea evitării neînțelegerilor în cazul în care aeronavei inspectate i se aplică un acord în temeiul articolului 83 *bis*. De asemenea, se impune ca rezumatul acordului să fie transmis OACI atunci când se prezintă spre înregistrare un acord în temeiul articolului 83 *bis*.

În temeiul cadrului juridic instituit prin Regulamentul (UE) 2018/1139[8] și al actelor sale delegate și de punere în aplicare, transferul funcțiilor statului de înmatriculare între statele membre ale UE este efectuat de sistemul de reglementare al UE într-un mod care îndeplinește integral obiectivele articolului 83 *bis* din Convenția de la Chicago. Acest sistem este aplicabil oricărei aeronave aflate în registrul oricărui stat membru al UE care este exploatată de un operator cu sediul principal de activitate în alt stat membru al UE ce îndeplinește responsabilitățile de stat al operatorului.

Se consideră că SARP-urile nou adoptate vor crea sarcini administrative suplimentare pentru operatori, în scopul rezolvării unei probleme (nelegate de siguranță) pentru inspectorii la platformă. În plus, OACI își modifică normele de înregistrare pentru a prevedea înregistrarea acordurilor în temeiul articolului 83 *bis* prin intermediul unui sistem interactiv online. Dacă acest sistem poate fi accesat la nivel mondial, se pune și mai mult sub semnul întrebării cerința ca documentul să se afle la bordul aeronavei.

Nu se preconizează modificarea Regulamentului (UE) 965/2012 pentru a se asigura conformitatea cu acest standard.

Prin urmare, trebuie notificată o diferență față de noile SARP-uri ale OACI.

2.3.4.3. Sursă de alimentare fiabilă pentru înregistratoarele de zbor ușoare

Înregistratoarele de zbor protejate împotriva impactului [precum înregistratoarele de date de zbor (FDR) sau înregistratoarele de voce din carlingă (CVR)] trebuie instalate cu o alimentare cu energie electrică de la o sursă care oferă un nivel maxim de fiabilitate pentru funcționarea lor. Pentru înregistratoarele ușoare [cum ar fi sistemele de înregistrare audio din carlingă (CARS) sau sistemele de înregistrare a datelor aeronavei (ADRS)] nu există asemenea dispoziții. A fost introdus un nou standard aplicabil avioanelor cu un certificat inițial de navigabilitate eliberat după 2016 (standardul 1.6 din anexa 6 partea I apendicele 8) care prevede că înregistratoarele ușoare trebuie conectate la o sursă de alimentare care să asigure înregistrarea corespunzătoare și fiabilă în mediul lor operațional.

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 prevede obligativitatea echipării cu un înregistrator de zbor ușor a anumitor categorii de avioane ușoare care sunt exploatate pentru transportul aerian comercial (CAT), dacă aeronava în cauză a primit pentru prima oară un certificat individual de navigabilitate la 5 septembrie 2022 sau după această dată [a se vedea punctul CAT.IDE.A.191 din anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012]. Dacă noul standard 1.6 din anexa 6 partea I apendicele 8 este transpus în cerințele UE, el ar fi aplicabil numai acestor categorii de avioane ușoare, cu excepția cazului în care o evaluare suplimentară a transpunerii acestui standard în normele UE și a extinderii domeniului de aplicare ar demonstra beneficii pentru siguranța și eficiența operațiunilor. În plus, întrucât noul standard se află într-un apendice la anexa 6 partea I, trebuie făcută o declarație de conformitate sau de diferență față de apendice în ceea ce privește standardul care impune transportul la bord al

[8] 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.

unui înregistrator de zbor ușor și care face trimitere la apendicele respectiv. Prin urmare, trebuie notificată o diferență.

2.3.4.4. Înregistrarea mesajelor de comunicații prin legături de date

Standardul 6.3.3.1.2 din anexa 6 partea I nu a fost transpus în Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență față de standardul respectiv[9]. După adoptarea amendamentului 44, această diferență se va menține.

2.3.4.5. Localizarea unei aeronave aflate în pericol

Dispozițiile privind localizarea unui avion aflat în pericol au fost transpuse prin punctul CAT.GEN.MPA.210 din anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, care se aplică anumitor categorii de avioane al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2023 sau după această dată. Amendamentul la standardul 6.18.1 va duce la o mai bună aliniere a acestui standard cu punctul CAT.GEN.MPA.210 aplicabil avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima oară la 1 ianuarie 2023 sau după această dată. Cu toate acestea, diferența notificată față de standardul 6.18.1 ar trebui să se mențină, deoarece criteriile privind masa maximă autorizată la decolare (MCTOM) și configurația maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) diferă între standardul 6.18.1 și CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5. Amendamentul 37 la partea II a anexei 6 privind operațiunile aeronavelor

2.3.5.1. Funcționarea în orice tip de condiții meteorologice

Până la finalizarea modificării Regulamentului (UE) nr. 965/2012, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește definițiile. Statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență față de punctul 2.2.2.2.1.1, deoarece Regulamentul (UE) 965/2012 permite în prezent doar credite operaționale pentru HUD și EVS[10].

Statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență față de punctul 2.2.2.2.1, deoarece în anexa VI (partea NCC) la Regulamentul (UE) 965/2012, norma se adresează operatorului, nu pilotului comandant; pentru operațiunile în condiții de vizibilitate redusă (LVO), este vorba despre autoritatea competentă, instituită prin anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

2.3.5.2. Articolul 83 bis

Modificarea din anexă impune transportarea la bord a unei copii certificate a rezumatului acordului încheiat în temeiul articolului 83*bis* din Convenția de la Chicago. În plus, noul apendice 10 la anexa 6 partea I introduce o formă standardizată de rezumat al acordului. Aceasta conține toate informațiile relevante necesare și oferă operatorilor un formular pe care să îl aibă asupra lor pentru utilizarea în timpul inspecțiilor la platformă sau al altor activități de verificare, în vederea evitării neînțelegerilor în cazul în care aeronavei inspectate i se aplică un acord în temeiul articolului 83*bis*. De asemenea, se impune ca rezumatul acordului să fie transmis OACI atunci când se prezintă spre înregistrare un acord în temeiul articolului 83*bis*.

În temeiul cadrului juridic instituit prin Regulamentul (UE) 2018/1139 și al actelor sale delegate și de punere în aplicare, transferul funcțiilor statului de înmatriculare între statele membre ale UE este efectuat de sistemul de reglementare al UE într-un mod care îndeplinește

[9] Ca urmare a amendamentului 43 la anexa 6, partea I, anunțat prin scrisoarea adresată statelor An 11/1.3.32-18/12.

[10] A se vedea nota de subsol 9.

integral obiectivele articolului 83*bis* din Convenția de la Chicago. Acest sistem este aplicabil oricărei aeronave aflate în registrul oricărui stat membru al UE care este exploatată de un operator cu sediul principal de activitate în alt stat membru al UE ce îndeplinește responsabilitățile de stat al operatorului.

Se consideră că noile SARP-uri vor crea sarcini administrative suplimentare pentru operatori, în scopul rezolvării unei probleme (nelegate de siguranță) pentru inspectorii la platformă.

În plus, OACI își modifică normele de înregistrare pentru a prevedea înregistrarea acordurilor în temeiul articolului 83*bis* prin intermediul unui sistem interactiv online. Dacă acest sistem poate fi accesat la nivel mondial, se pune și mai mult sub semnul întrebării cerința ca documentul să se afle la bordul aeronavei.

Nu se preconizează modificarea Regulamentului (UE) 965/2012 pentru a se asigura conformitatea cu acest standard.

Prin urmare, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește noile SARP-uri ale OACI.

2.3.6. Amendamentul 23 la partea III a anexei 6 privind operațiunile aeronavelor

2.3.6.1. Funcționarea în orice tip de condiții meteorologice

Până la finalizarea modificării Regulamentului (UE) nr. 965/2012, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește standardul 2.2.8.2 și definițiile. Statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență față de punctul 2.2.8.1.1, deoarece Regulamentul (UE) 965/2012 permite în prezent doar credite operaționale pentru HUD și EVS[11].

2.3.6.2. Articolul 83 bis

Modificarea din anexă impune transportarea la bord a unei copii certificate a rezumatului acordului încheiat în temeiul articolului 83 *bis* din Convenția de la Chicago. În plus, noul apendice 10 la anexa 6 partea I introduce o formă standardizată de rezumat al acordului. Aceasta conține toate informațiile relevante necesare și oferă operatorilor un formular pe care să îl aibă asupra lor pentru utilizarea în timpul inspecțiilor la platformă sau al altor activități de verificare, în vederea evitării neînțelegerilor în cazul în care aeronavei inspectate i se aplică un acord în temeiul articolului 83 *bis*. De asemenea, se impune ca rezumatul acordului să fie transmis OACI atunci când se prezintă spre înregistrare un acord în temeiul articolului 83 *bis*.

În temeiul cadrului juridic instituit prin Regulamentul (UE) 2018/1139 și al actelor sale delegate și de punere în aplicare, transferul funcțiilor statului de înmatriculare între statele membre ale UE este efectuat de sistemul de reglementare al UE într-un mod care îndeplinește integral obiectivele articolului 83 *bis* din Convenția de la Chicago. Acest sistem este aplicabil oricărei aeronave aflate în registrul oricărui stat membru al UE care este exploatată de un operator cu sediul principal de activitate în alt stat membru al UE ce îndeplinește responsabilitățile de stat al operatorului.

Se consideră că SARP-urile nou adoptate vor crea sarcini administrative suplimentare pentru operatori, în scopul rezolvării unei probleme (nelegate de siguranță) pentru inspectorii la platformă.

În plus, OACI își modifică normele de înregistrare pentru a prevedea înregistrarea acordurilor în temeiul articolului 83 *bis* prin intermediul unui sistem interactiv online. Dacă acest sistem poate fi accesat la nivel mondial, se pune și mai mult sub semnul întrebării cerința ca documentul să se afle la bordul aeronavei.

[11] A se vedea nota de subsol 9.

În stadiul de față, nu se preconizează propunerea niciunei modificări a Regulamentului (UE) 965/2012 pentru a se asigura conformitatea cu acest standard.

Prin urmare, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește noile SARP-uri ale OACI.

2.3.6.3. Înregistratoare de zbor

Înregistratoarele de zbor protejate împotriva impactului (precum FDR sau CVR) trebuie instalate cu o alimentare cu energie electrică de la o sursă care oferă un nivel maxim de fiabilitate pentru funcționarea lor. Pentru înregistratoarele ușoare (cum ar fi CARS sau ADRS) nu există asemenea dispoziții. A fost introdus un nou standard (standardul 1.6 din anexa 6 partea III apendicele 4) care prevede că înregistratoarele ușoare trebuie conectate la o sursă de alimentare care să asigure înregistrarea corespunzătoare și fiabilă în mediul lor operațional.

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 prevede obligativitatea echipării cu un înregistrator de zbor ușor a anumitor categorii de elicoptere ușoare care sunt utilizate pentru operațiuni CAT, dacă aeronava în cauză a primit pentru prima oară un certificat individual de navigabilitate la 5 septembrie 2022 sau după această dată [a se vedea punctul CAT.IDE.H.191 din anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012]. Dacă standardul 1.6 din anexa 6 partea III apendicele 4 este transpus în cerințele UE, el ar fi aplicabil numai acestor categorii de elicoptere ușoare, cu excepția cazului în care o evaluare suplimentară a transpunerii acestui standard în normele UE și a extinderii domeniului de aplicare ar demonstra beneficii pentru siguranța și eficiența operațiunilor. În plus, întrucât noul standard se află într-un apendice la anexa 6 partea III, trebuie făcută o declarație de conformitate sau de diferență față de apendice în ceea ce privește standardul care impune transportul la bord al unui înregistrator de zbor ușor și care face trimitere la apendicele respectiv. Standardul 4.3.1.1.4 prevede obligativitatea echipării cu un înregistrator de zbor a elicopterelor cu o MCTOM de sub 3 175 kg, acest înregistrator putând fi un ADRS.

În anexa 6 partea III nu există nicio cerință privind echiparea cu un CARS. Prin urmare, trebuie notificată o diferență în ceea ce privește standardul 4.3.1.2.4, pentru a se preciza că, în cazul în care se utilizează un ADRS, în prezent nu există nicio cerință a UE care să abordeze fiabilitatea sursei sale de alimentare.

2.3.6.4. Înregistrarea mesajelor de comunicații prin legături de date

Standardele 4.3.3.1.2 și 4.7.3.1.1.1 din anexa 6 partea III nu au fost transpuse în Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Statele membre ar fi trebuit să fi notificat deja o diferență față de standardele respective[12]. După adoptarea amendamentului 23, această diferență se va menține.

2.3.7. Amendamentul 92 la anexa 10 volumul I privind telecomunicațiile aeronautice

Anexa 10 volumul I a OACI, până la amendamentul 89, inclusiv, este menționată la punctul CNS.TR.100 din subpartea B a anexei VIII la Regulamentul (UE) 2017/373, „Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere”. Se intenționează modificarea acestei dispoziții pentru a include amendamentele până la amendamentul 92, inclusiv, propuse în scrisoarea OACI 20/20 adresată statelor, la punctul CS.TR.100 menționat anterior. Prin urmare, trebuie notificate diferențe pentru dispozițiile afectate de amendamentele până la amendamentul 92, inclusiv.

[12] A se vedea nota de subsol 9.

2.3.8. Amendamentul 92 la anexa 10 volumul II privind telecomunicațiile aeronautice

Acesta este un amendament care rezultă din amendamentul 79 la anexa 3 (Serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională), care afectează serviciul aeronautic fix (AFS).

Anexa 10 volumul II a OACI, până la amendamentul 89, inclusiv, este menționată la punctul CNS.TR.100 din subpartea B a anexei VIII la Regulamentul (UE) 2017/373, „Metodele de lucru și procedurile operaționale pentru furnizorii de servicii de comunicații, de navigație sau de supraveghere”. Se intenționează modificarea acestei dispoziții pentru a include amendamentele până la amendamentul 92, inclusiv, propuse în scrisoarea OACI 20/21 adresată statelor, la punctul CS.TR.100 menționat anterior. Prin urmare, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește SARP-urile modificate.

2.3.9. Amendamentul 56 la anexa 11 privind serviciile de trafic aerian

În ceea ce privește coordonarea activităților potențial periculoase pentru aeronavele civile, după cum s-a prevăzut deja la punctul 2.19.1 din capitolul 2 al anexei 11, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469[13] a introdus articolul 3c în Regulamentul (UE) 2017/373 pentru a stabili cerințe corespunzătoare care vor deveni aplicabile începând de la 27 ianuarie 2022. Se preconizează că cerințele suplimentare introduse prin amendamentul 52 în capitolul 2 privind evaluarea riscurilor în materie de siguranță vor fi abordate în timp util. Până la adoptarea regulamentului corespunzător, trebuie notificate diferențe.

Standardele nou adoptate din capitolul 3 al anexei 11, privind cerința confirmării prin repetare de către conducătorii vehiculelor operaționale a părților legate de siguranță din instrucțiunile care sunt transmise prin voce, sunt deja abordate în propunerea de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014[14], care se preconizează că va fi publicată până la sfârșitul anului 2020. Pentru a alinia acest regulament la Regulamentul (UE) nr. 923/2012 [Normele europene standardizate privind spațiul aerian (SERA)], aceste cerințe, precum și obligația controlorului de trafic aerian de a asculta confirmarea prin repetare, vor fi abordate în timp util. Litera (e) de la punctul SERA.8015 „Autorizările din partea controlului traficului aerian” din Regulamentul (UE) nr. 923/2012 conține cerințele privind confirmarea prin repetare a autorizărilor și a informațiilor legate de siguranță și se referă, în principal, la comunicarea dintre personalul navigant și controlorul de trafic aerian. Modificarea acestui punct al SERA ar permite obținerea conformității cu amendamentul 52 la anexa 11 până în 2023.

Până la adoptarea regulamentului corespunzător, trebuie notificate diferențe.

2.3.10. Amendamentul 15 la anexa 14 volumul I privind aerodromurile

Amendamentele la dispozițiile capitolelor 3, 5 și 9 ar necesita modificarea anumitor specificații de certificare ale AESA, a căror adoptare este planificată să aibă loc până în al treilea trimestru al anului 2021. Până la adoptare, este necesară notificarea unor diferențe privind aceste capitole. Prin urmare, trebuie notificate diferențe în ceea ce privește SARP-urile modificate.

---

13 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei din 14 februarie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 și a Regulamentului (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană, proiectarea structurilor de spațiu aerian, calitatea datelor și siguranța pistelor, precum și de abrogare a Regulamentului nr. 73/2010, JO L 104, 3.4.2020, p. 1.

14 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.

2.3.11. Amendamentul 9 la anexa 14 volumul II privind aerodromurile

Analiza modificărilor introduse în anexa 14 volumul II indică faptul că transpunerea acestora ar necesita modificări care sunt în mare parte legate de specificațiile privind certificarea în materie de proiectare a heliporturilor. Aceste modificări viitoare ar aborda modificările introduse în capitolele 1, 3, 4 și 5 din anexa 14 volumul II. Cu toate acestea, în unele cazuri nu se consideră adecvat să se modifice specificațiile actuale (de exemplu, specificațiile privind sistemele de iluminat ale heliporturilor), după cum s-a arătat deja în recomandarea aferentă scrisorii OACI A4/1.1.58-18/97 adresate statelor.

În alte cazuri, modificările aduse dispozițiilor din anexa 14 volumul II (din capitolele 2 și 6) ar necesita modificarea cadrului de reglementare introdus prin Regulamentul 139/2014.

Astfel, până la efectuarea modificării dispozițiilor de reglementare relevante ale UE, trebuie notificate diferențele relevante.

2.3.12. Amendamentul 41 la anexa 15 privind serviciile de informare aeronautică

Amendamentele vizează îmbunătățirea informațiilor referitoare la activitățile periculoase pentru aviația civilă promulgate prin intermediul avizului către navigatori (NOTAM), abordând cazul specific al zonelor de conflict.

În anexa VI (partea AIS), Regulamentul (UE) 2017/373, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/469, include cele mai recente dispoziții privind Procedurile pentru serviciile de navigație aeriană – managementul informațiilor aeronautice (PANS-AIM) și SARP-urile OACI din anexa 15. Cu toate acestea, este necesar să se notifice o diferență deoarece amendamentele adoptate de OACI nu sunt încă incluse în anexa VI (partea AIS) la Regulamentul (UE) 2017/373.

2.3.13. Amendamentul 13 la anexa 16 volumul I privind protecția mediului

Amendamentul la anexa 16 aplicabil este prevăzut la articolul 9 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2018/1139 și intră în vigoare la 1 aprilie 2022.

Cu toate acestea, în conformitate cu scrisoarea OACI 20/28 adresată statelor, data intrării în aplicare a amendamentului 13 la anexa 16 volumul I este 1 ianuarie 2021.

Până la 31 martie 2022 va exista o diferență între reglementările și/sau practicile UE și dispozițiile din anexa 16 volumul I, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 13, inclusiv. Prin urmare, trebuie notificată o diferență care va dura până la 31 martie 2022.

2.3.14. Amendamentul 10 la anexa 16 volumul II privind protecția mediului

Amendamentul la anexa 16 volumul II aplicabil este prevăzut la articolul 9 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2018/1139.

În conformitate cu scrisoarea OACI 20/29 adresată statelor, data intrării în aplicare a amendamentului 10 la anexa 16 volumul II este 1 ianuarie 2021. Este preconizată efectuarea modificării relevante prin procesul respectiv al AESA. Cu toate acestea, până la 31 martie 2022 va exista o diferență între reglementările și/sau practicile UE și dispozițiile din anexa 16 volumul II, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 10, inclusiv. Prin urmare, trebuie notificată o diferență.

2.3.15. Amendamentul 1 la anexa 16 volumul III privind protecția mediului

În conformitate cu scrisoarea OACI 20/30 adresată statelor, data intrării în aplicare a amendamentului 1 la anexa 16 volumul III este 1 ianuarie 2021. Amendamentul la anexa 16 volumul III corespunzător este prevăzut la articolul 9 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (UE) 2018/1139.

Cu toate acestea, până la 1 aprilie 2022 va exista o diferență între reglementările și/sau practicile UE și dispozițiile din anexa 16 volumul III, inclusiv toate amendamentele până la amendamentul 13, inclusiv.

2.4. Adoptarea preconizată de către Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale a amendamentelor 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II, referitoare la amânarea viitoarei cerințe de echipare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de douăzeci și cinci de ore, pentru a se evita consecințele neintenționate datorate situației neprevăzute legate de COVID-19

Amendamentele 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II, referitoare la amânarea viitoarei cerințe de echipare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de douăzeci și cinci de ore, pentru a se evita consecințele neintenționate datorate situației neprevăzute legate de COVID-19, va fi supusă aprobării în cadrul celei de a 221-a reuniuni a Consiliului OACI.

Scopul acestor amendamente la anexa 6, *Operarea aeronavelor, partea I – Transportul aerian comercial internațional – Avioane* și *partea II – Aviație generală internațională – Avioane*, la Convenția de la Chicago este de a amâna noua obligație de înregistrare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de douăzeci și cinci de ore până la 1 ianuarie 2022, când amendamentele avute în vedere urmează să devină obligatorii din punct de vedere juridic pentru părțile la Convenția de la Chicago.

Data de echipare cu CVR a fost stabilită la 1 ianuarie 2021. Pandemia de COVID-19 a fost declarată la începutul anului 2020 și, de atunci, a cauzat perturbări semnificative ale lanțurilor de aprovizionare și de producție a aeronavelor pentru producătorii de aeronave.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Diferențele care trebuie notificate

În cadrul celei de a 219-a sesiuni a Consiliului OACI, care a avut loc în perioada 2-20 martie 2020, s-a adoptat o serie de amendamente la diverse anexe la Convenția de la Chicago, în domeniul siguranței, al mediului și al navigației aeriene.

Pentru fiecare anexă a OACI, anexa la propunerea de decizie a Consiliului face trimitere la legislația relevantă a Uniunii. Toate amendamentele menționate intră în domenii reglementate de dreptul Uniunii și, prin urmare, țin de competența externă exclusivă a Uniunii. În plus, anexa la propunerea de decizie a Consiliului prezintă în detaliu diferențele care trebuie notificate OACI. Lista de mai jos identifică necesitatea de a notifica diferențe către OACI, pentru fiecare anexă în parte:

– scrisoarea 20/19 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 176 la anexa 1 - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/16 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 79 la anexa 3 - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/18 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 44 la anexa 6, partea I - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/31 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 37 la anexa 6, partea II - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/32 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 23 la anexa 6, partea III - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/20 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 92 la anexa 10, volumul I - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/21 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 92 la anexa 10, volumul II - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/39 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 52 la anexa 11 - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/35 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 15 la anexa 14, volumul I - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/22 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 9 la anexa 14, volumul II - trebuie notificate diferențe;

– scrisoarea 20/24 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 41 la anexa 15 - trebuie notificate diferențe.

În acest context, ținând seama de legislația relevantă a Uniunii, poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii este de a notifica diferențele în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, astfel cum figurează în anexa la propunerea de decizie a Consiliului.

3.2. Amendamentele 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II

Principala modificare care trebuie introdusă în normele existente ale Uniunii în urma propunerii privind amendamentele 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II, este amânarea până la 1 ianuarie 2022 a datei de punere în aplicare a noii cerințe de echipare cu CVR de douăzeci și cinci de ore, preconizată inițial pentru 1 ianuarie 2021.

Din cauza pandemiei de COVID-19, punerea în aplicare a noii norme privind echiparea cu CVR de douăzeci și cinci de ore, preconizată inițial pentru 1 ianuarie 2021, nu este realistă nici la nivelul Uniunii. O amânare a acestei date la nivelul Uniunii este în curs de adoptare de către Comisie, prin intermediul unor modificări aduse regulamentului relevant al Comisiei[15]. Prin urmare, amânarea propusă de OACI trebuie sprijinită. Mai mult, odată ce OACI va anunța, printr-o scrisoare adresată statelor, adoptarea amendamentelor 46 și 39 la anexa 6, părțile I și II, invitând statele membre să își notifice dezacordul, eventualele diferențe sau conformitatea cu măsura adoptată, poziția Uniunii trebuie să fie aceea de a notifica conformitatea.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (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.*”

---

15 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. A se vedea Norma privind operațiunile aeriene, punctele CAT.IDE.A.185 litera (c) subpunctul 1 și NCC.IDE.A.160 litera (b) subpunctul 1.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[16].

Conceptul 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*”[17].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Consiliul OACI este un organism instituit printr-un acord, și anume prin Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”).

În conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde și practici recomandate internaționale, desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago. Acestea sunt acte cu efecte juridice. Anumite efecte juridice ale acestor acte pot depinde de transmiterea de notificări privind diferențele, precum și de termenii notificărilor respective. Prin urmare, adoptarea unei poziții a Uniunii cu privire la astfel de notificări intră sub incidența articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

Diferențele care trebuie notificate ca răspuns la scrisorile adresate statelor de OACI, menționate mai sus, au o incidență asupra efectelor juridice pe care le produc standardele stabilite în temeiul Convenției de la Chicago.

Aceste efecte juridice se încadrează într-un domeniu reglementat prin norme ale Uniunii, și anume Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) 2017/373, Regulamentul (UE) 965/2012, Regulamentul (UE) 2020/469 și Regulamentul (UE) 139/2014. Acest lucru implică faptul că, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din TFUE, Uniunea are competență externă exclusivă în această privință.

Actele adoptate nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este 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 adoptat cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul adoptat 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

Obiectivul principal și conținutul actului adoptat se referă la o politică comună în domeniul transporturilor.

---

[16] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, cauza Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

[17] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014 în cauza Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este 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.

2020/0290 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea privește notificarea diferențelor față de anexele 1, 3, 4, 6 părțile I, II și III, 10 volumele I și II, 11, 14 volumele I și II, 15 și 16 volumele I, II și III la Convenția privind aviația civilă internațională, precum și în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea amendamentelor 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II la convenția respectivă, referitoare la amânarea viitoarei cerințe de echipare cu un înregistrator de voce în carlingă (CVR) de 25 de ore, pentru a se evita consecințele neintenționate datorate situației neprevăzute legate de COVID-19

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 („Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

(2) Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI. În Consiliul OACI sunt reprezentate șapte state membre.

(3) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde și practici recomandate („SARP-uri”) internaționale.

(4) În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, orice stat care consideră că este imposibil să respecte din toate punctele de vedere orice astfel de standarde sau proceduri internaționale ori să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la orice standarde sau proceduri internaționale sau care consideră necesar să adopte reglementări sau practici care diferă dintr-un anumit punct de vedere față de cele stabilite de un standard internațional trebuie să transmită imediat o notificare către OACI cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.

(5) În cadrul celei de-a 219-a sesiuni, care a avut loc în perioada 2-20 martie 2020, Consiliul OACI a adoptat amendamente la anexele 1, 3, 4, 6 (părțile I, II și III), 10 (volumele I și II), 11, 14 (volumele I și II), 15 și 16 (volumele I, II și III) la Convenția de la Chicago, în domeniul siguranței, al mediului și al navigației aeriene. Scrisorile corespunzătoare ale OACI adresate statelor prin care statele contractante ale OACI sunt informate cu privire la adoptarea amendamentelor reamintesc statelor obligațiile

care le revin în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, de a notifica OACI în legătură cu orice diferență care ar putea apărea.

(6) Toate amendamentele adoptate de Consiliul OACI intră în domenii reglementate de dreptul Uniunii și, prin urmare, țin de competența externă exclusivă a Uniunii. Noile SARP-uri au într-adevăr vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului

(7) [1], Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei[2], Regulamentul (UE) 965/2012 al Comisiei[3], Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei[4] și Regulamentul (UE) 139/2014 al Comisiei[5].

(8) Mai multe amendamente la anexele la Convenția de la Chicago fac deja parte din legislația aplicabilă la nivelul Uniunii, în timp ce altele sunt în curs de a fi introduse în normele Uniunii.

(9) Pentru fiecare anexă modificată la Convenția de la Chicago, anexa la prezenta decizie face trimitere la legislația relevantă a Uniunii. În plus, anexa la prezenta decizie prezintă în detaliu diferențele care trebuie notificate OACI.

(10) Prin urmare, este adecvat să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii ca răspuns la scrisorile OACI adresate statelor, și anume de a notifica conformitatea, precum și diferențele sau dezacordul față de noile SARP-uri adoptate în cadrul celei de a 219-a sesiuni a Consiliului OACI în ceea ce privește anexele 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 și 16 la Convenția de la Chicago.

(11) Pandemia de COVID-19 a afectat în mod negativ operatorii de aeronave, producătorii de aeronave și furnizorii subsidiari ai producătorilor de echipamente și a întârziat dezvoltarea de noi sisteme. Operatorii de aeronave anulează sau amână livrările de aeronave – în consecință, livrarea aeronavelor prevăzută pentru 2020 este amânată până în 2021. O aeronavă nou fabricată care a fost configurată pentru o livrare în 2020 și care a fost amânată până în 2021 trebuie să fie reconfigurată în funcție de dispozițiile aplicabile după 1 ianuarie 2021. Operatorii de aeronave și producătorii de aeronave se confruntă cu sarcini financiare nejustificate dacă aceste aeronave trebuie recondiționate. Prin urmare, o amânare a acestei date la nivelul Uniunii este în curs de adoptare de către Comisie, prin intermediul unor modificări aduse Regulamentului (UE) nr. 965/2012. Înregistratorul de voce în carlingă („CVR”) este utilizat în sprijinul investigării accidentelor și a incidentelor. O întârziere în implementarea trecerii de la un CVR de două ore la un CVR de douăzeci și cinci de ore nu prezintă niciun risc semnificativ pentru siguranță, însă aliniază avantajele în materie de siguranță pe care

---

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) No 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8. 2018, p. 1).

2 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).

3 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).

4 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/469 al Comisiei din 14 februarie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 923/2012, a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 și a Regulamentului (UE) 2017/373 în ceea ce privește cerințele referitoare la managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană, proiectarea structurilor de spațiu aerian, calitatea datelor și siguranța pistelor, precum și de abrogare a Regulamentului nr. 73/2010 (JO L 104, 3.4.2020, p. 1).

5 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).

le prezintă o înregistrare de mai lungă durată a vocii în carlingă cu realitățile actuale cu care se confruntă industria aviației. Uniunea sprijină ferm eforturile depuse de OACI pentru a îmbunătăți siguranța aviației. Cu toate acestea, având în vedere situația fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19 și absența unui risc semnificativ în materie de siguranță, Uniunea trebuie să sprijine, așadar, aceste amendamente.

(12) Poziția Uniunii în cadrul celei de a 221-a sesiuni a Consiliului OACI în ceea ce privește amendamentele avute în vedere 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II trebuie să fie de a sprijini aceste amendamente și trebuie să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.

(13) Poziția Uniunii după adoptarea de către Consiliul OACI a amendamentelor 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II, care urmează să fie anunțată de Secretarul General al OACI prin procedura scrisorilor OACI adresate statelor, trebuie să fie notificarea conformității cu amendamentele respective și trebuie exprimată de toate statele membre ale Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii ca răspuns la:

– scrisoarea OACI 20/19 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 176 la anexa 1,

– scrisoarea OACI 20/16 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 79 la anexa 3,

– scrisoarea OACI 20/23 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 61 la anexa 4,

– scrisoarea OACI 20/18 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 44 la anexa 6, partea I,

– scrisoarea OACI 20/31 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 37 la anexa 6, partea II,

– scrisoarea OACI 20/32 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 23 la anexa 6, partea III,

– scrisoarea OACI 20/20 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 92 la anexa 10, volumul I,

– scrisoarea OACI 20/21 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 92 la anexa 10, volumul II,

– scrisoarea OACI 20/39 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 52 la anexa 11,

– scrisoarea OACI 20/35 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 15 la anexa 14, volumul I;

– scrisoarea OACI 20/22 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 9 la anexa 14, volumul II,

– scrisoarea OACI 20/24 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 41 la anexa 15,

– scrisoarea OACI 20/28 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 13 la anexa 16, volumul I,

– scrisoarea OACI 20/29 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 10 la anexa 16, volumul II,

– scrisoarea OACI 20/30 adresată statelor, privind adoptarea amendamentului 1 la anexa 16, volumul III,

emise de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) este prevăzută în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

(1) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 221-a sesiuni a Consiliului OACI este de a sprijini integral propunerile de amendamente 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II la Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”).

(2) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii după adoptarea de către Consiliul OACI a amendamentelor 46 și 39 la anexa 6 părțile I și II la Convenția de la Chicago este de a notifica conformitatea cu măsura adoptată ca răspuns la scrisoarea corespunzătoare a OACI adresată statelor.

Articolul 3

(1) Poziția menționată la articolul 1 și la articolul 2 alineatul (2) se exprimă de către toate statele membre ale Uniunii.

(2) Poziția menționată la articolul 2 alineatul (1) se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele