DECIZIA (UE) 2022/322 A CONSILIULUI

din 18 februarie 2022

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea amendamentelor la anexele 1, 6-10, 14 și 17 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 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 ale Uniunii 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 prezent, în Consiliul OACI sunt reprezentate șapte state membre (denumit în continuare „Consiliul OACI").

(3) În conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde și practici recomandate (SARP) internaționale și le poate desemna ca anexe la Convenția de la Chicago.

(4) În cadrul celei de a 225-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 178 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III, amendamentul 7 la anexa 7, amendamentul 109 la anexa 8, amendamentul 29 la anexa 9, amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV, amendamentul 17 la anexa 14 volumul I și amendamentul 18 la anexa 17 la Convenția de la Chicago, astfel cum se prevede în scrisorile AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential și EC 6/3 – 21/67 adresate statelor.

(5) Principalul scop al amendamentului 178 la anexa 1 la Convenția de la Chicago este de a permite punerea în aplicare a unui sistem electronic de acordare a licențelor personalului, cu scopul de a îmbunătăți eficiența.

(6) Principalul scop al amendamentelor 47, 40 și 24 la anexa 6 părțile I, II și respectiv III la Convenția de la Chicago este de a consolida cadrul pentru funcționarea neîntreruptă a înregistratoarelor de date de zbor, de a clarifica dispozițiile referitoare la operațiunile cu timp de deviere prelungit (EDTO) și vestele de salvare pentru copiii sub doi ani, de a mandata sisteme de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS) pe anumite avioane, de a adăuga un nou standard pentru echiparea avioanelor în anumite condiții cu sisteme de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei (ROAAS), de a acorda credite operaționale în contextul minimelor de operare pe aerodrom bazate pe cerințele de performanță (PBAOM), de a se asigura că pe aerodromul de operare avut în vedere sunt disponibile echipamente și servicii adecvate pentru salvare și pentru lupta împotriva incendiilor (RFF), de a actualiza dispozițiile referitoare heliporturile alternative *offshore* pentru operațiunile cu elicoptere pe distanțe lungi și de a adăuga dispoziții referitoare la transportul mărfurilor periculoase cu elicoptere și de a actualiza dispozițiile privind pregătirea aferentă.

(7) Principalul scop al amendamentului 7 la anexa 7 la Convenția de la Chicago este de a facilita transferul aeronavelor dintr-un stat în altul prin adaptarea modelului certificatului de înmatriculare și prin introducerea unui model de certificat de radiere.

(8) Principalul scop al amendamentului 109 la anexa 8 la Convenția de la Chicago este de a îmbunătăți claritatea și de a se asigura faptul că statele care aprobă orice modificare și reparație înțeleg pe deplin responsabilitatea pe care o au în materie de continuitate a navigabilității și de a clarifica capacitățile de proiectare ale măsurilor de stingere a incendiilor în compartimentul de marfă în cazul avioanelor de mare capacitate, al elicopterelor și al avioanelor mici.

(9) Principalul scop al amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția de la Chicago este de a îmbunătăți gradul de pregătire al statelor pentru viitoarele pandemii, prin desprinderea învățămintelor în urma pandemiei de COVID-19 și prin stabilirea unor măsuri de atenuare adecvate în cazul viitoarelor pandemii. Amendamentul 29 abordează, de asemenea, combaterea traficului de persoane prin intermediul SARP. În plus, amendamentul respectiv conține modificări minore, dar utile, ale dispozițiilor din anexa 9 la Convenția de la Chicago, în ceea ce privește zborurile de repatriere și transportul aerian al pasagerilor cu handicap, precum și modificarea unei note din secțiunea de date din registrul cu numele pasagerilor (PNR) privind termenul „push”.

(10) Principalul scop al amendamentului 91 la volumul IV al anexei 10 la Convenția de la Chicago este de a introduce sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) X și de a reduce apariția alertelor false ale sistemului ACAS.

(11) Principalul scop al amendamentului 17 la volumul I al anexei 14 la Convenția de la Chicago este de a exclude aviația generală de la dispozițiile privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor (RFF).

(12) Principalul scop al amendamentului 18 la anexa 17 la Convenția de la Chicago este de a introduce noi SARP și de a modifica SARP existente referitoare la cultura securității, programele de securitate ale operatorilor de aeronave, metodele de detectare a explozivilor din bagajele de cală, precum și programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile.

(13) Este necesar să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, deoarece amendamentul 178 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III, amendamentul 7 la anexa 7, amendamentul 109 la anexa 8, amendamentul 29 la anexa 9, amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV, amendamentul 17 la anexa 14 volumul I și amendamentul 18 la anexa 17 la Convenția de la Chicago pot influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Regulamentele (UE) nr. 1178/2011 ([1]), (UE) nr. 1332/2011 ([2]), (UE) nr. 965/2012 ([3]), (UE) nr. 139/2014 ([4]) și (UE) 2015/640 ([5]) ale Comisiei, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei ([6]) și Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]).

(14) Poziția Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare cu privire la adoptarea amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 29 la anexa 9, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I și a amendamentului 18 la anexa 17 la Convenția de la Chicago ar trebui să sprijine în întregime amendamentele respective. Respectiva poziție ar trebui să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.

([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. 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).

([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 (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).

([5]) 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).

([6]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației (JO L 299, 14.11.2015, p. 1).

([7]) 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).

(15) Poziția Uniunii după adoptarea de către Consiliul OACI a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 29 la anexa 9, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I și a amendamentului 18 la anexa 17 la Convenția de la Chicago, care urmează să fie anunțată de secretarul general al OACI printr-o procedură OACI de trimitere de scrisori adresate statelor, ar trebui să fie aceea de a nu înregistra dezaprobarea și de a notifica conformarea, cu condiția ca amendamentele respective să fie adoptate fără modificări substanțiale. De asemenea, este oportun să se stabilească procedura care trebuie urmată pentru notificarea către OACI a diferențelor în cazul în care legislația Uniunii se abate de la SARP recent adoptate după data preconizată de aplicare a respectivelor SARP. În ceea ce privește diferențele față de standardele cuprinse în anexele 1, 6, 8 și 14 la Convenția de la Chicago care intră în domeniul de competență exclusivă a Uniunii, se aplică Decizia (UE) 2021/1092 a Consiliului ([8]). Respectiva poziție ar trebui exprimată de către toate statele membre ale Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a sprijini în întregime amendamentul 178 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III, amendamentul 7 la anexa 7, amendamentul 109 la anexa 8, amendamentul 29 la anexa 9, amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV, amendamentul 17 la anexa 14 volumul I și amendamentul 18 la anexa 17 la Convenția privind aviația civilă internațională propuse.

(2) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, cu condiția adoptării de către Consiliul OACI, fără modificări substanțiale, a amendamentelor menționate la alineatul (1), este de a nu consemna dezaprobarea și de a notifica conformarea cu fiecare amendament adoptat ca răspuns la scrisoarea OACI în cauză adresată statelor.

În cazul în care există diferențe între legislația Uniunii și standardele cuprinse în anexele la Convenția de la Chicago menționate la alineatul (1), astfel cum au fost modificate de OACI, după ce devin aplicabile, necesitând prin urmare notificarea diferențelor față de anexele 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 orice termen stabilit de OACI pentru notificarea diferențelor, un document pregătitor care prezintă diferențele detaliate care ar trebui notificate către OACI în numele Uniunii de către statele membre.

În pofida celui de al doilea paragraf din prezentul alineat, în cazul în care există diferențe între legislația Uniunii și standardele cuprinse în anexele 1, 6, 8 și 14 la Convenția de la Chicago, astfel cum au fost modificate de OACI, în măsura în care standardele respective intră în domeniul de competență exclusivă a Uniunii, după ce devin aplicabile, necesitând prin urmare notificarea diferențelor față de anexele respective în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI în ceea ce privește notificarea unor astfel de diferențe se stabilește pe baza Deciziei (UE) 2021/1092.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 alineatul (1) este exprimată de statele membre care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună.

Poziția menționată la articolul 1 alineatul (2) este exprimată de toate statele membre ale Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

([8]) 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).

Adoptată la Bruxelles, 18 februarie 2022.

Pentru Consiliu
Președintele
J.-Y. LE DRIAN