



Bruxelles, 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 226-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 48 la anexa 6 partea I la Convenția privind aviația civilă internațională

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Propunerea vizează poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) cu privire la diferențele care trebuie notificate OACI în legătură cu amendamentul 48 la anexa 6 partea I la Convenția privind aviația civilă internațională care va fi adoptat de Consiliul OACI în cadrul celei de a 226-a sesiuni.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind aviația civilă internațională

Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) are ca obiectiv reglementarea transportului 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 practici recomandate internaționale (SARP), desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago.

În conformitate cu articolul 90 din Convenția de la Chicago, fiecare astfel de anexă sau orice amendament la o anexă produce efecte în termen de trei luni de la comunicarea sa către statele contractante ale OACI sau după expirarea unei perioade mai lungi fixate de Consiliul OACI, cu excepția cazului în care, între timp, majoritatea statelor contractante ale OACI își notifică dezaprobarea.

În urma adoptării unor astfel de măsuri, statele membre ale OACI sunt obligate să își notifice dezaprobarea, orice diferențe sau conformarea 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 îi 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 avute în vedere ale Organizației Aviației Civile Internaționale și relația acestora cu normele existente ale Uniunii

În cadrul celei de a 226-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 48 la partea I a anexei 6 la Convenția de la Chicago privind mijloacele de localizare a unui avion aflat în pericol.

2.3.1. Standarde care intră în domeniul de aplicare al amendamentului 48 la anexa 6 partea I a OACI

Standardul 6.18.1 din anexa 6 partea I a OACI prevede că toate avioanele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 27 000 kg pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 2023 sau după această dată transmit în mod autonom informații pe baza cărora operatorul poate stabili o poziție cel puțin o dată pe minut, atunci când se află în pericol.

Scopul standardului 6.18.1, astfel cum este prevăzut în apendicele 9 din anexa 6 partea I a OACI, este de a stabili amplasamentul unei poziții în care a avut loc un accident pe o rază de 6 mile nautice.

Standardul 6.18.1 din anexa 6 partea I a OACI a fost transpus¹ la punctul CAT.GEN.MPA.210 din anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei² („normele UE privind operațiunile aeriene”), care prevede următoarele:

„Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu mijloace robuste și automate de determinare cu precizie, în urma unui accident în care avionul este grav avariat, a poziției punctului de încetare a zborului:

- (1) toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 27 000 kg și cu o MOPSC de peste 19 locuri al căror certificat de navigabilitate individual³ a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată; și
- (2) toate avioanele cu o MCTOM mai mare de 45 500 kg al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut la 1 ianuarie 2023 sau după această dată.”

2.3.2. Modificări introduse prin proiectul de amendament 48 la anexa 6 partea I a OACI

Proiectul de amendament 48 la anexa 6 partea I a OACI amână data de aplicabilitate a standardului 6.18.1 până la 1 ianuarie 2025 (în loc de 1 ianuarie 2023) și limitează aplicabilitatea acestuia la avioanele al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2024 sau după această dată (în locul avioanelor al căror certificat individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2023 sau după această dată). Principalele motive pentru propunerea acestor modificări sunt:

- întârzierile semnificative cu care se confruntă toți producătorii de aeronave în cauză din întreaga lume în ceea ce privește echiparea avioanelor cu echipamentele necesare;

¹ Statelor membre li s-a recomandat să notifice o diferență față de standardul OACI 6.18.1, întrucât avioanele cu o MOPSC de cel mult 19 locuri și cu o MCTOM cuprinsă între 27 000 kg și 45 500 kg nu intră în domeniul de aplicare al punctului CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ Certificatul de navigabilitate.

- întârzierile semnificative în instalarea infrastructurii de comunicații pentru respectarea standardului 2.4 din apendicele 9⁴ și pentru atingerea capacității sale operaționale depline și
- timpul insuficient rămas pentru ca centrele de coordonare a operațiunilor de salvare și unitățile de servicii de trafic aerian să își pregătească și să își adapteze procedurile.

Notă: mijloacele acceptabile de conformitate pentru punctul CAT.GEN.MPA.210 conțin condiții mai stricte în ceea ce privește robustețea și precizia decât cele specificate în anexa 6 partea I punctul 6.18 a OACI și în apendicele 9. Producătorii de aeronave vizează echiparea avioanelor lor cu echipamente care să respecte atât standardul OACI 6.18.1, cât și punctul CAT.GEN.MPA.210, astfel încât aceste avioane să poată fi exploatate în UE și în întreaga lume fără modificări sau restricții. La rândul său, acest lucru a dus la creșterea semnificativă a volumului de muncă necesar pentru proiectarea și certificarea echipamentelor respective.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE LUATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Principalele modificări și relația acestora cu normele existente ale Uniunii

Proiectul de amendament 48 la anexa 6 a OACI amână cu doi ani data de aplicabilitate a standardului 6.18.1 din anexa 6 partea I a OACI:

„6.18.1 Începând din 1 ianuarie 2025, toate avioanele cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 27 000 kg pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat pentru prima dată la 1 ianuarie 2024 sau după această dată transmit în mod autonom informații pe baza cărora operatorul poate stabili o poziție cel puțin o dată pe minut, atunci când se află în pericol, în conformitate cu apendicele 9.”

3.2. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii

Toți producătorii de aeronave se confruntă cu întârzieri semnificative în procesul de respectare a standardului 6.18.1 din anexa 6 partea I a OACI și a punctului CAT.GEN.MPA.210 din normele UE privind operațiunile aeriene. Menținerea datei de aplicabilitate actuale va conduce probabil la o situație în care mulți operatori de aeronave cu sediul în UE vor trebui să solicite derogări temporare pentru avioanele livrate în 2023 și să efectueze lucrări de modernizare a echipamentelor foarte costisitoare. Astfel de derogări temporare ar putea fi prelungite până în 2024 pentru a lăsa timp suficient pentru modernizarea tuturor avioanelor respective. În plus, capacitatea operațională deplină a infrastructurii de comunicații și disponibilitatea deplină a unităților de servicii de trafic aerian și a centrelor de coordonare a operațiunilor de salvare ar putea să nu fie realizate înainte de 2024. Operatorii de aeronave cu sediul în UE au puține pârghii pentru a accelera punerea în aplicare a standardului OACI 6.18.1 și a punctului CAT.GEN.MPA.210.

Modificarea propusă a datei de aplicabilitate a standardului 6.18.1 din anexa 6 partea I a OACI are un impact limitat asupra siguranței aviației, deoarece acest standard OACI este doar una dintre măsurile luate de OACI pentru a facilita localizarea aeronavelor aflate în pericol. Majoritatea avioanelor care intră în domeniul de aplicare al standardului 6.18.1 trebuie să fie urmărite și de către operator atunci când zboară deasupra zonelor oceanice în conformitate cu standardul 3.5.3 din anexa 6 partea I a OACI (transpus la punctul CAT.GEN.MPA.205 din

⁴ Standardul 2.4 din apendicele 9 la anexa 6 partea I a OACI prevede că organizațiile care trebuie să aibă acces la informațiile transmise trebuie să includă cel puțin unitatea (unitățile) de servicii de trafic aerian și centrul (centrele) și sub-centrele de coordonare a operațiunilor de căutare și salvare.

normele UE privind operațiunile aeriene) și să fie echipate cu două emițătoare pentru localizare în caz de urgență în conformitate cu standardul 6.17.3 din anexa 6 partea I a OACI (transpus la punctul CAT.IDE.A.280 din normele UE privind operațiunile aeriene).

Prin urmare, Uniunea ar trebui să sprijine propunerea de amânare a datei de aplicabilitate a standardului 6.18.1 din anexa 6 partea I a OACI.

4. TEMEI 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.”

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv⁵.

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”⁶.

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.

Actul avut în vedere poate influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume punctul CAT.GEN.MPA.210 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei.

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

⁵ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

⁶ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

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.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie 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.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 226-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 48 la anexa 6 partea I 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 („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 prezent, în Consiliul OACI sunt reprezentate șapte state membre.
- (3) În conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde și practici recomandate (SARP) internaționale și le poate desemna ca anexe la Convenția de la Chicago.
- (4) În conformitate cu articolul 90 din Convenția de la Chicago, fiecare astfel de anexă sau orice amendament la o anexă produce efecte la trei luni de la comunicarea lor către statele contractante ale OACI sau la expirarea unei perioade mai lungi fixate de Consiliul OACI, cu excepția cazului în care, între timp, majoritatea statelor contractante ale OACI notifică dezaprobarea lor Consiliului.
- (5) În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, orice stat care consideră că îi 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 OACI o notificare cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.
- (6) În cadrul celei de a 226-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 48 la anexa 6 partea I la Convenția de la Chicago.
- (7) Obiectivul principal al amendamentului 48 la anexa 6 partea I este menit să amâne data de aplicabilitate a standardului 6.18.1 până la 1 ianuarie 2025.

- (8) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 226-a sesiuni a Consiliului OACI cu privire la amendamentul 48 la anexa 6 partea I avut în vedere. Această poziție ar trebui să fie în favoarea susținerii acestui amendament și să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 226-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a sprijini integral amendamentul propus 48 la anexa 6 partea I la Convenția privind aviația civilă internațională.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 va fi exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*