

Bruxelles, 12 iunie 2020
(OR. en)

8797/20

**Dosar interinstituțional:
2020/0120 (NLE)**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara generală a Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	12 iunie 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 247 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește notificarea diferențelor față de anexele 1 și 6 la Convenția privind aviația civilă internațională legate de pandemia de COVID-19

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 247 final.

Anexă: COM(2020) 247 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul
Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește notificarea diferențelor
față de anexele 1 și 6 la Convenția privind aviația civilă internațională legate de
pandemia de COVID-19**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) ca răspuns la scrisoarea AN 11/55-20/50 adresată statelor din data de 3 aprilie 2020 cu privire la notificarea diferențelor temporare legate de pandemia de COVID-19 în raport cu anexele 1 și 6 la Convenția privind aviația civilă internațională.

1.1. 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.

1.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

Organizația Aviației Civile Internaționale este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite. Scopurile și obiectivele organizației 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 internaționale și practici recomandate („SARP-uri”), 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, 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 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 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 o notificare către Organizația Aviației Civile Internaționale cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.

1.3. Actul Organizației Aviației Civile Internaționale avut în vedere

OACI a emis scrisoarea AN 11/55-20/50 adresată statelor ca răspuns la pandemia de COVID-19 în special pentru a obține informații coerente din partea statelor cu privire la măsurile luate pentru a permite prestatorilor de servicii și personalului să mențină valabilitatea certificatelor, a licențelor și a altor aprobări în timpul pandemiei de COVID-19 („notificarea diferențelor temporare legate de COVID-19”).

OACI a îndemnat statele să notifice, în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, orice diferențe temporare care pot apărea ca urmare a măsurilor temporare ale fiecărui stat legate de COVID-19, în special cele legate de acordarea de licențe și de

certificare din anexele 1 și 6. De asemenea, statele trebuie să indice, în termeni generali, dacă vor recunoaște sau accepta valabilitatea certificatelor și a licențelor afectate de diferențele temporare legate de COVID-19 aplicate de alte state.

Pentru a veni în sprijinul tuturor statelor și părților interesate, OACI a lansat un site internet public privind măsurile de siguranță operațională legate de COVID-19. Toate statele sunt încurajate să utilizeze acest site și să informeze OACI cu privire la orice evoluții recente de la nivel național.

OACI recunoaște necesitatea de a oferi un nivel maxim de flexibilitate, asigurând în același timp respectarea Convenției de la Chicago. În acest sens, li se reamintește statelor obligația prevăzută la articolul 38 din convenție de a notifica OACI orice diferențe care pot apărea.

Pentru a facilita notificarea și difuzarea diferențelor temporare în această perioadă, Secretariatul OACI a creat un subsistem pentru diferențele aferente situației de urgență cauzate de COVID-19 (*COVID-19 Contingency-Related Differences*, CCRD) care poate fi accesat prin intermediul tabloului de bord al OACI pentru notificarea electronică a diferențelor (*Electronic Filing of Differences*, EFOD), subsistem care va fi menținut provizoriu până la 31 martie 2021.

2. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

2.1. Scrisoarea OACI AN 11/55-20/50 adresată statelor și relația sa cu normele existente ale Uniunii

Scrisoarea OACI AN 11/55-20/50 adresată statelor se referă la diferențele temporare legate de COVID-19 în raport cu anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago referitoare la aspecte legate de personal și de operatorii aerieni.

Anexa 1 „Acordarea licențelor personalului” la Convenția de la Chicago prevede SARP pentru acordarea de licențe membrilor echipajului de zbor, controlorilor de trafic aerian, operatorilor de stații aeronautice, tehnicienilor de întreținere și dispecerilor de zbor. În temeiul acestor norme, solicitantul unei licențe trebuie să îndeplinească anumite cerințe proporționale cu complexitatea sarcinilor care trebuie îndeplinite. Aceste cerințe sunt reflectate în legislația Uniunii, și anume în Regulamentul (UE) nr. 1139/2018 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 Aviației¹, precum și în actele de punere în aplicare și actele delegate conexe². De exemplu, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei stabilește cerințe și proceduri specifice referitoare la personalul navigant din aviația civilă și stabilește limitele și termenele pentru acordarea licențelor personalului și pentru examinarea aeromedicală (și anume, dispozițiile din anexa I partea FCL și anexa IV

¹ Articolele 20-28 din 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.

² 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, 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.

partea MED). Din cauza implicațiilor grave ale pandemiei de COVID-19, cum sunt accesul limitat sau inexistent la examinatori aeromedicali sau la centre de medicină aeronautică, mai multe state membre acordă o prelungire temporară a valabilității certificatelor medicale pentru o perioadă de 4 luni, în timp ce SARP-urile pertinente ale OACI impun o perioadă maximă de 45 de zile pentru examinarea medicală periodică și revalidarea unui certificat medical. Unele state membre aplică prelungirea valabilității, și anume între 4 luni și 8 luni, și pentru licențele de pilot, în cazul în care piloții nu sunt în măsură să ajungă sau să aibă acces la simulatoare de zbor în timp util pentru a îndeplini cerințele referitoare la pregătirea și verificarea periodică.

Prelungirea valabilității licențelor personalului se aplică licențelor care expiră în cursul unei perioade de referință cuprinse între 1 martie 2020 și 31 octombrie 2020.

Anexa 6 „Operarea aeronavelor” la Convenția de la Chicago vizează stabilirea unor norme standardizate privind operarea aeronavelor implicate în transportul aerian internațional, pentru a asigura cele mai înalte niveluri de siguranță și eficiență. La nivelul Uniunii, aceste cerințe internaționale sunt reflectate în special în Regulamentul (UE) nr. 2018/1139, în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei și în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei³. Pandemia de COVID-19 a determinat reducerea semnificativă a operațiunilor de transport aerian comercial, astfel încât accesul la locațiile unde sunt disponibile simulatoare de zbor adecvate a devenit dificil. Ca atare, un număr mare de piloți nu pot îndeplini cerințele privind experiența recentă prevăzute la punctul ORO.FC.100 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei și la punctul FCL.060 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei.

De exemplu, SARP-urile OACI prevăd că operatorul nu poate desemna un pilot comandant sau un copilot la comenziile de zbor ale unui tip de avion în timpul decolării și al aterizării decât dacă pilotul respectiv a manevrat comenziile de zbor pe durata a cel puțin trei decolări și aterizări în cursul ultimelor 90 de zile pe același tip de avion. Obstacolele operaționale grave cauzate de pandemia de COVID-19 limitează posibilitatea piloților și a echipajelor de a îndeplini această cerință a experienței recente. În acest scop și pentru a permite echipajelor să zboare odată cu reluarea activităților de aviație, statele membre aplică derogări de la această normă, impunând operatorului să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a determina probabilitatea și gravitatea potențială a deteriorării competențelor echipajului în condițiile întreruperii prelungite a sarcinilor de pilotaj. Statele membre impun, de asemenea, măsuri de atenuare adecvate care să reducă la minimum riscurile identificate, cu una sau mai multe restricții operaționale valabile pentru întregul echipaj de zbor (de exemplu, reducerea limitelor maxime pentru vântul lateral, introducerea unor minime de apropiere mai ridicate, restricții legate de starea suprafeței pistei, dispecerizarea cu un sistem funcțional de aterizare automată, dacă acesta este instalat).

Scutirile de la aceste norme operaționale se aplică operațiunilor care au loc într-o perioadă de referință cuprinsă între 1 martie 2020 și 31 octombrie 2020 și pentru o perioadă maximă de 8 luni.

Diferențele de mai sus față de normele OACI sunt rezultatul aplicării articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139, care prevede o anumită flexibilitate pentru statele membre, cărora li se permite să acorde scutiri de la cerințele stabilite în Regulamentul (UE) 2018/1139 și în actele sale de punere în aplicare și delegate, altele decât cerințele esențiale, în cazul unor circumstanțe neprevăzute urgente sau al unor necesități operaționale urgente și în condițiile

³ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 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.

prevăzute la articolul respectiv. Una dintre aceste condiții este ca scutirea să fie limitată ca domeniu de aplicare și ca durată la ceea ce este strict necesar. Într-un astfel de caz, statul membru în cauză notifică de îndată Comisia, agenția (AESA) și celelalte state membre, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74 din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu privire la scutirea acordată, durata acesteia, motivele pentru care s-a acordat și, după caz, măsurile de atenuare necesare care au fost aplicate. Mai multe state membre au utilizat acest mecanism în legătură cu consecințele grave ale pandemiei de COVID-19 care au dus la diferențe față de normele OACI. Prezenta decizie a Consiliului ține seama de scutirile prevăzute la articolul 71 în scopul notificării OACI, în numele Uniunii, cu privire la diferențele în raport cu anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago.

2.2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii

Diferențele care trebuie notificate OACI se referă la anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago și sunt legate de aspectele referitoare la personal și la operatorii aerieni, astfel cum sunt prezentate în tabelul din anexa la prezenta decizie și detaliate în continuare prin fiecare notificare a unui stat membru în conformitate cu scutirea sa individuală aplicată în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

În ceea ce privește recunoașterea sau acceptarea valabilității certificatelor și licențelor afectate de măsurile temporare legate de pandemia de COVID-19 emise de țări terțe, se aplică Regulamentul (UE) nr. 452/2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe⁴. Ca regulă generală, în conformitate cu punctul ART 200 litera (d) din anexa la Regulamentul 452/2014, AESA, în consultare cu statele membre, identifică standardele OACI pentru care poate accepta măsuri de atenuare în cazul în care statul operatorului sau statul de înmatriculare a notificat OACI o diferență. Agenția acceptă măsurile de atenuare în momentul în care s-a asigurat că acestea oferă un nivel de siguranță echivalent cu cel obținut de standardul față de care au fost notificate diferențele. În conformitate cu scrisoarea AN 11/55 20/50 adresată statelor, OACI trebuie să fie informată cu privire la actele relevante ale Uniunii care se aplică pentru recunoașterea diferențelor din țări terțe, după cum se indică în ultima coloană a tabelului din anexa la prezenta decizie.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI ca răspuns la scrisoarea AN 11/55 20/50 adresată statelor este de a notifica diferențele în raport cu anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago datorate măsurilor temporare legate de pandemia de COVID-19, stabilite în tabelul din anexa la prezenta decizie și detaliate ulterior de către fiecare stat membru care transmite o notificare, în conformitate cu scutirea sa individuală aplicată în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

3. TEMEI JURIDIC

3.1. 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

⁴ 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.

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 Organizației Aviației Civile Internaționale este un organism creat printr-un acord, și anume 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 în domeniul de aplicare al articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

Diferențele care urmează să fie notificate ca răspuns la scrisoarea OACI AN 11/55-20/50 adresată statelor 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 în mare măsură prin norme ale Uniunii, și anume Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei și Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei. Acest lucru implică faptul că, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din TFUE, Uniunea are competență externă exclusivă în această privință.

Întrucât aceste măsuri, deși sunt temporare, conduc la diferențe față de SARP-urile OACI, este necesar să se definească poziția Uniunii. Toate statele membre trebuie să notifice diferențele care rezultă din prelungirea termenelor pentru acordarea de licențe personalului prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago și abaterile de la SARP-urile prevăzute în anexa 6 „Operarea aeronavelor” la Convenția de la Chicago, în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago.

Actul avut în vedere nu aduce completări sau modificări cadrului 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 avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește

⁵ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, cauza 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.

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 avut în vedere se referă la o politică comună în domeniul transporturilor.

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

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește notificarea diferențelor față de anexele 1 și 6 la Convenția privind aviația civilă internațională legate de pandemia 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.
- (3) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate („SARP-uri”).
- (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 temeiul articolului 39 din Convenția de la Chicago, în cazul în care certificatul medical al personalului care participă la navigația internațională nu respectă standardele minime, acesta trebuie să fie însoțit de o enumerare completă a punctelor în privința cărora nu respectă standardele respective. În acest caz, punctele menționate trebuie să se refere la diferențele specifice legate de perioada de valabilitate a certificatului medical.
- (6) În plus, în temeiul articolului 40 din Convenția de la Chicago, niciun membru al personalului care deține un astfel de certificat nu poate participa la navigația internațională decât cu autorizația statului sau a statelor al căror teritoriu îl survolează.
- (7) Având în vedere pandemia de COVID-19, OACI a creat un subsistem pentru diferențele aferente situației de urgență (CCRD) al sistemului de notificare electronică a diferențelor (EFOD), care permite statelor să notifice o diferență temporară în raport

cu anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago și în același timp să indice standardul sau procedura pe care le consideră acceptabile pentru facilitarea operațiunilor internaționale și îndeplinirea obligațiilor prevăzute la articolul 40.

- (8) Anexa 1 „Acordarea licențelor personalului” la Convenția de la Chicago prevede SARP pentru acordarea de licențe membrilor echipajului de zbor, controlorilor de trafic aerian, operatorilor de stații aeronautice, tehnicienilor de întreținere și dispecerilor de zbor. În temeiul acestor norme, solicitantul unei licențe trebuie să îndeplinească, în termenele prevăzute, anumite cerințe proporționale cu complexitatea sarcinilor care trebuie îndeplinite.
- (9) Cerințele prevăzute în anexa 1 la Convenția de la Chicago sunt reflectate în legislația Uniunii, și anume în Regulamentul (UE) nr. 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 Aviației⁷, precum și în actele de punere în aplicare și actele delegate conexe. De exemplu, Regulamentul (UE) nr. 2011/1178 al Comisiei⁸ stabilește în anexă cerințele și procedurile specifice referitoare la personalul navigant din aviația civilă și stabilește limitele și termenele pentru acordarea licențelor personalului și pentru examinarea aeromedicală, în timp ce Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei stabilește norme privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu⁹.
- (10) Din cauza consecințelor grave ale pandemiei de COVID-19, cum sunt accesul limitat sau inexistent la examinatori aeromedicali sau la centre de medicină aeronautică, mai multe state membre acordă o prelungire temporară a valabilității certificatelor medicale, prin derogare de la SARP-urile pertinente ale OACI, pentru o perioadă de patru luni. Valabilitatea licențelor de pilot este, de asemenea, prelungită de unele state membre cu patru până la opt luni, în cazul în care piloții nu sunt în măsură să ajungă sau să aibă acces la simulatoare de zbor în timp util pentru a efectua pregătirea și verificarea necesare. Aceste prelungiri se aplică licențelor care expiră în cursul unei perioade de referință cuprinse între 1 martie 2020 și 31 octombrie 2020.
- (11) Anexa 6 „Operarea aeronavelor” la Convenția de la Chicago prevede cerințe operaționale standardizate pentru aeronavele implicate în transportul aerian internațional, care asigură cele mai înalte niveluri de siguranță și eficiență. La nivelul Uniunii, aceste cerințe internaționale sunt reflectate în Regulamentul (UE) nr.

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.

⁸ 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.

⁹ 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.

2018/1139, în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei și în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei¹⁰.

- (12) Pandemia de COVID-19 a determinat reducerea semnificativă a operațiunilor de transport aerian comercial, astfel încât accesul la locațiile unde sunt disponibile simulatoare de zbor adecvate a devenit dificil. Obstacolele operaționale grave cauzate de pandemia de COVID-19 limitează posibilitatea piloților și a echipajelor de a îndeplini cerințele în materie de experiență recentă impuse de OACI. Prin urmare, pentru a permite echipajelor să zboare odată cu reluarea activităților de aviație, statele membre aplică scutiri de la cerințele relevante în materie de experiență recentă, permițând desfășurarea de operațiuni în anumite condiții operaționale și cu măsuri de atenuare adecvate stabilite pe baza unei evaluări a riscurilor. Aceste scutiri se aplică operațiunilor care au loc într-o perioadă de referință cuprinsă între 1 martie 2020 și 31 octombrie 2020, și anume pentru o perioadă maximă de opt luni.
- (13) Măsurile naționale menționate mai sus, care diferă de anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago, au fost adoptate în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139, care prevede că statele membre pot acorda oricărei persoane fizice sau juridice scutiri de la cerințele Uniunii aplicabile persoanei respective, altele decât cerințele esențiale, în caz de circumstanțe neprevăzute urgente care afectează persoanele respective sau în caz de necesități operaționale urgente ale acestor persoane și cu condiția respectării tuturor condițiilor prevăzute la articolul respectiv. În aplicarea acestei dispoziții și având în vedere consecințele pandemiei de COVID-19, mai multe state membre aplică sau urmează să aplice scutiri de la normele Uniunii prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139, în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 și în Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (14) Întrucât notificarea diferențelor are o incidență asupra efectelor juridice ale standardelor instituite în temeiul Convenției de la Chicago, adoptarea unei poziții a Uniunii cu privire la o astfel de notificare intră în domeniul de aplicare al articolului 218 alineatul (9) din TFUE.
- (15) Prin urmare, este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii ca răspuns la scrisoarea OACI AN 11/55-20/50 adresată statelor, și anume de a notifica diferențele în raport cu anexele 1 și 6 la Convenția de la Chicago datorate măsurilor operaționale temporare aplicate de statele membre în legătură cu pandemia de COVID-19. Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care au adoptat scutiri individuale în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 având ca urmare diferențe care fac obiectul scrisorii AN 11/55-20/50 adresate statelor,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii ca răspuns la scrisoarea AN 11/55-20/50 adresată statelor, emisă de Organizația Aviației Civile Internaționale la 3 aprilie 2020, este stabilită în anexa la prezenta decizie și detaliată ulterior de către fiecare stat membru care

¹⁰ 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.

transmite o notificare, în conformitate cu scutirea sa individuală aplicată în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 este exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OACI și care au adoptat scutiri individuale în temeiul articolului 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 ce au ca urmare diferențe care fac obiectul scrisorii AN 11/55-20/50 adresate statelor.

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*