

Bruxelles, 4 noiembrie 2019
(OR. en)

13687/19

**Dosar interinstituțional:
2019/0249 (NLE)**

**AVIATION 210
RELEX 986**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	31 octombrie 2019
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2019) 577 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 legătură cu revizuirea anexei 17 (Securitate) (amendamentul 17) la Convenția privind aviația civilă internațională

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2019) 577 final.

Anexă: COM(2019) 577 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul
Organizației Aviației Civile Internaționale în legătură cu revizuirea anexei 17
(Securitate) (amendamentul 17) la Convenția privind aviația civilă internațională**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în legătură cu adoptarea preconizată a amendamentului 17 la anexa 17 („Securitate”) la Convenția privind aviația civilă internațională, care propune modificări ale standardelor și practicilor recomandate.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”)

Convenția de la Chicago vizează reglementarea transportului aerian internațional. Ea 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 („OACI”)

OACI este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite. 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 2016-2019, 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 de practici recomandate („SARP-uri”), desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago.

Consiliul OACI convoacă de asemenea Adunarea Generală, care este organismul suveran al OACI. Adunarea Generală a OACI se reunește cel puțin din trei în trei ani și stabilește direcția politică a OACI pe următorii trei ani. Cea de-a 40-a sesiune a Adunării Generale a OACI a avut loc în perioada 24 septembrie – 4 octombrie 2019 la Montreal, în Canada.

2.3. Actul OACI avut în vedere

În conformitate cu articolul 54 alineatul (1) din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI trebuie să adopte SARP-uri. SARP-urile de modificare a anexei 17 privind securitatea constau în mai multe articole care urmează să fie modificate, îmbunătățite sau transformate din practici recomandate în standarde.

La 4 iulie 2019, OACI a emis scrisoarea adresată statelor AS8/2.1-19/48 prin care a informat statele sale contractante că propunerea de amendament 17 la anexa 17 va fi prezentată Consiliului spre adoptare în cadrul celei de-a 218-a sesiuni a acestuia (18-29 noiembrie 2019), avându-se în vedere să devină aplicabilă în iulie 2020. Aceasta include, printre altele, dispoziții noi și/sau revizuite referitoare la: evaluarea vulnerabilităților; schimbul de informații între state și părțile interesate; programele de pregătire și sistemele de certificare; controlul accesului; controlul de securitate al personalului și alte modificări de redactare. Prin scrisoarea de mai sus, OACI a lansat faza de consultare, care s-a încheiat la 4 octombrie 2019.

Modificările aduse anexei 17 au fost pregătite de Grupul pentru securitatea aviației din cadrul OACI, în care sunt membri activi experți din opt state membre ale UE (Belgia, Franța, Germania, Grecia, Italia, Țările de Jos, Spania și Regatul Unit), apoi au fost prezentate spre

aprobare în cadrul celei de-a 217-a sesiuni a Consiliului OACI. În urma consultării în curs, aceste modificări vor fi cel mai probabil aprobate de Consiliul OACI în cadrul celei de-a 218-a sesiuni ale sale.

Odată adoptate, modificările avute în vedere vor fi obligatorii pentru toate statele care sunt membre ale OACI, inclusiv pentru toate statele membre ale UE, în conformitate cu Convenția de la Chicago și în limitele stabilite de aceasta. Articolul 38 din Convenția de la Chicago impune statelor contractante să notifice OACI, prin mecanismul de notificare a diferențelor, în cazul în care intenționează să se abată de la un standard.

2.4. Cadrul juridic al UE și modificările propuse ale anexei 17

1) Modificarea definiției verificării antecedentelor.

Textul original:

Verificarea antecedentelor. Verificarea identității și a experienței anterioare, inclusiv, dacă legea permite, a antecedentelor penale ale unei persoane, cu scopul de a evalua dacă aceasta este potrivită pentru a aplica o măsură de securitate și/sau pentru a pătrunde neînsoțită într-o zonă de securitate cu acces restricționat.

Textul nou:

Verificarea antecedentelor. Verificarea identității și a experienței anterioare ale unei persoane, inclusiv a antecedentelor sale penale, și a oricăror altor informații legate de securitate relevante pentru a evalua caracterul adecvat al persoanei respective, în conformitate cu legislația națională.

Această propunere urmărește să răspundă nevoii de a include în verificările antecedentelor toate informațiile relevante legate de securitate. Regimul UE aplicabil verificării antecedentelor a fost consolidat prin punctul 11.1.3 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/103 al Comisiei din 23 ianuarie 2019 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește clarificarea, armonizarea și simplificarea, precum și consolidarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației¹.

2) Mărfurile și poșta cu risc ridicat.

Textul original:

Mărfurile și poșta cu risc ridicat. Mărfurile sau poșta prezentate de o entitate necunoscută sau care prezintă semne de violare a integrității se consideră ca prezentând un risc ridicat dacă, în plus, satisfac unul dintre următoarele criterii:

- a) potrivit unor informații specifice, mărfurile sau poșta prezintă o amenințare la adresa aviației civile sau
- b) mărfurile sau poșta prezintă anomalii care dau naștere unor suspiciuni sau
- c) mărfurile sau poșta sunt de așa natură încât este puțin probabil ca măsurile de securitate de bază să detecteze articolele interzise care ar putea pune în pericol aeronavele.

Textul nou:

Mărfurile și poșta cu risc ridicat. Mărfurile sau poșta trebuie considerate ca prezentând un risc ridicat dacă

- a) potrivit unor informații specifice, mărfurile sau poșta prezintă o amenințare la adresa aviației civile sau

¹ JO L 21 24.1.2019.

b) mărfurile sau poșta prezintă anomalii sau semne de violare a integrității care dau naștere unor suspiciuni.

Indiferent dacă mărfurile sau poșta provin de la o entitate cunoscută sau necunoscută, din informațiile specifice deținute de un stat cu privire la un transport poate să reiasă că acesta prezintă un risc ridicat.

Această propunere urmărește să ofere o definiție mai clară a mărfurilor sau a poștei cu risc ridicat și este în concordanță cu definiția dată acestora de Uniunea Europeană.

3) Principii generale

Textul original:

2.1 Obiective

2.1.4 Recomandare – Fiecare stat contractant ar trebui să asigure o protecție adecvată a informațiilor sensibile privind securitatea aviației.

Textul nou:

2.1 Obiective

2.1.4 Fiecare stat contractant trebuie să asigure o protecție adecvată a informațiilor sensibile privind securitatea aviației.

Această propunere urmărește să asigure că sunt instituite mecanisme corespunzătoare de protecție a informațiilor sensibile privind securitatea aviației împotriva accesului sau a divulgării neautorizate, inclusiv în ceea ce privește amenințarea reprezentată de persoanele din interior care obțin informații de securitate la care nu au dreptul să aibă acces.

Protecția (și diseminarea informațiilor sensibile privind securitatea aviației) este răspunderea statelor membre. Dispozițiile cuprinse în legislația UE care sunt clasificate și care nu sunt publice fac, în orice caz, obiectul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002² și al Deciziei (UE, Euratom) nr. 2015/444 a Comisiei din 15 martie 2015.

4) Cooperare internațională (2.4.1, 2.4.1bis)

Textul original:

2.4 Cooperare internațională

2.4.1 Fiecare stat contractant se asigură că, în măsura posibilului, se dă curs solicitărilor din partea altor state contractante referitoare la suplimentarea măsurilor de securitate pentru un anumit zbor sau pentru anumite zboruri ale operatorilor acestor alte state. Statul solicitant ia în considerare măsurile alternative ale celui alt stat care sunt echivalente cu cele solicitate.

Textul nou:

2.4 Cooperare internațională

2.4.1 Fiecare stat contractant care solicită măsuri de securitate suplimentare pentru un anumit zbor sau pentru anumite zboruri asigură o consultare corespunzătoare și ia în considerare măsurile alternative ale celui alt stat care sunt echivalente cu cele solicitate.

² JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

2.4.1bis Fiecare stat contractant se asigură că, în măsura posibilului, se dă curs solicitărilor din partea altor state contractante referitoare la suplimentarea măsurilor de securitate pentru un anumit zbor sau pentru anumite zboruri ale operatorilor acestor alte state.

Propunerile urmăresc să sublinieze importanța unei consultări corespunzătoare atunci când un stat solicită măsuri de securitate suplimentare din partea altui stat. Standardul existent a fost împărțit în două standarde pentru a sublinia cerințele distincte pentru statele care solicită măsuri suplimentare și pentru statele gazdă care primesc astfel de solicitări.

Articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 stabilește dispoziții în privința transmiterii către Comisie a unei notificări cu privire la măsurile solicitate de o țară terță în cazul în care aceste măsuri diferă de standardele de bază comune. În ceea ce privește mecanismul de consultare și aplicarea de măsuri alternative, acestea pot fi acoperite și reglementate în cadrul acordurilor bilaterale privind transportul aerian dintre UE (sau un stat membru) și țări terțe.

- 5) Un standard 3.1.4 privind schimbul de informații dintre state și părțile interesate.

Textul original:

3.1.4 Fiecare stat contractant instituie și pune în aplicare proceduri pentru a transmite, după caz, administratorilor de aeroporturi, operatorilor de aeronave, furnizorilor de servicii de trafic aerian sau altor entități interesate, în mod practic și în timp util, informații relevante pentru a-i ajuta pe aceștia să efectueze evaluări eficace ale riscurilor de securitate în privința operațiunilor lor.

Textul nou:

3.1.4 Fiecare stat contractant instituie și pune în aplicare proceduri pentru a transmite, după caz, administratorilor de aeroporturi relevanți, operatorilor de aeronave relevanți, furnizorilor de servicii de trafic aerian relevanți sau altor entități interesate relevante, în mod practic și în timp util, informații relevante pentru a-i ajuta pe aceștia să efectueze evaluări eficace ale riscurilor de securitate în privința operațiunilor lor.

Această propunere are scopul de a clarifica standardul astfel încât statele să aibă mai multă flexibilitate pentru a determina operatorii relevanți cărora să le adreseze informațiile necesare pentru a asista operatorii respectivi la realizarea unei evaluări eficace a riscurilor în privința operațiunilor lor.

Acest standard a fost introdus în legislație la nivelul UE prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1583 al Comisiei de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, în ceea ce privește măsurile de securitate cibernetică³.

- 6) Un standard 3.1.8 privind elaborarea și punerea în aplicare a programelor de pregătire

Textul original:

3.1.8 Fiecare stat contractant asigură elaborarea și punerea în aplicare a unor programe de pregătire și a unui sistem de certificare a instructorilor în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile.

Textul nou:

³ JO L 246, 26.9.2019, p. 15.

3.1.8 Fiecare stat contractant asigură elaborarea și punerea în aplicare a unor programe de pregătire și a unui sistem de certificare care să asigure că instructorii sunt calificați în materiile aplicabile în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile.

Modificarea propusă urmărește să se concentreze asupra rezultatului care trebuie atins în materie de securitate, și nu asupra unei metode unice. Prin această modificare se recunoaște că ar trebui să se pună accentul pe „rezultatele” unei pregătiri furnizate de experți calificați în materiile respective care dețin cunoștințele și capacitatea de a instrui, dar mai ales cunoștințele necesare în domeniul materiei predate. Ca atare, certificarea sau alte metode alternative aplicate ar trebui să se concentreze asupra ambelor elemente necesare.

Principiile urmărite prin această modificare (și anume, *instructorii calificați în materiile aplicabile*) fac parte din legislația de la nivelul UE și sunt enunțate în întreg capitolul 11 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și în normele sale de punere în aplicare.

7) Ridicarea recomandării 3.1.11 la rang de standard

Textul original:

3.1.11 Recomandare - Fiecare stat contractant ar trebui să se asigure că personalul tuturor entităților implicate în sau responsabile cu punerea în aplicare a diferitor aspecte ale programului național de securitate a aviației civile și persoanele autorizate să aibă acces neînsoțit în zonele de operațiuni aeriene beneficiază de pregătire periodică de conștientizare în materie de securitate.

Textul nou:

3.1.11 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că personalul tuturor entităților implicate în sau responsabile cu punerea în aplicare a diferitor aspecte ale programului național de securitate a aviației civile și persoanele autorizate să aibă acces neînsoțit în zonele de operațiuni aeriene beneficiază de pregătire inițială și recurentă de conștientizare în materie de securitate.

Recomandarea 3.1.11 a fost ridicată la rang de standard și, prin urmare, este obligatorie din punct de vedere juridic. Fiecare stat contractant trebuie să asigure că personalul tuturor entităților implicate în sau responsabile cu punerea în aplicare a diferitor aspecte ale programului național de securitate a aviației civile și persoanele autorizate să aibă acces neînsoțit în zonele de operațiuni aeriene beneficiază periodic de pregătire inițială și recurentă de conștientizare în materie de securitate. Această propunere recunoaște importanța pregătirii de conștientizare în materie de securitate, subliniind totodată necesitatea pregătirii, atât inițiale, cât și recurente, de conștientizare în materie de securitate.

Obligațiile în materie de pregătire inițială și recurentă sunt cuprinse în legislația din domeniul securității aviației de la nivelul întregii UE, și anume la punctele 11.4.1 și 11.4.3 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

8) 3.4 Controlul calității și calificări

Textul original:

3.4.1 Fiecare stat contractant se asigură că persoanele care aplică măsuri de securitate fac obiectul unor verificări ale antecedentelor și al unor proceduri de selecție.

Textul nou:

3.4.1 Fiecare stat contractant se asigură că:

- a) se efectuează verificări ale antecedentelor în privința persoanelor care aplică măsuri de securitate, a persoanelor cu acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat și a persoanelor care au acces la informații sensibile de securitate a aviației, înainte ca aceste persoane să își preia funcțiile sau să aibă acces la astfel de zone sau informații;
- b) acestor persoane li se fac verificări recurente ale antecedentelor la intervalele definite de autoritatea competentă și
- c) persoanelor găsite nepotrivite în urma oricărei verificări a antecedentelor li se refuză imediat autorizația de a aplica măsuri de securitate, accesul neînsoțit la zonele de securitate cu acces restricționat și accesul la informații sensibile de securitate a aviației.

Această propunere urmărește să clarifice cine ar trebui să fie supus unor verificări ale antecedentelor, când ar trebui să se facă verificări ale antecedentelor și ce ar trebui să se întâmple dacă o persoană a fost găsită nepotrivită în urma oricărei verificări a antecedentelor. Mai exact, standardul prevede în prezent necesitatea unor verificări recurente ale antecedentelor și acțiunile care se impun dacă se constată că o persoană este nepotrivită pentru funcțiile relevante ca urmare a verificării antecedentelor acesteia. Trebuie reținut că trimiterea la „procedurile de selecție” a fost încorporată în 3.4.2.

Toate principiile sunt deja cuprinse în legislația din domeniul securității aviației de la nivelul întregii UE, și anume la punctele 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1 și 11.5.1 și la punctul 11.6.3.5 litera (a) din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2019/103 din 23 ianuarie 2019.

Această propunere este complementară amendamentului standardului 3.4.1. Standardul 3.4.1 inițial includea trimiteri atât la verificările antecedentelor, cât și la procedurile de selecție. Întrucât propunerea pentru 3.4.1 include în prezent și alte elemente referitoare la sfera de cuprindere și la regularitatea verificărilor antecedentelor, această propunere adaugă elementul în cauză la procedurile de selecție.

Legislația din domeniul securității aviației de la nivelul întregii UE cuprinde criterii aplicabile selecției personalului care aplică măsuri de securitate și funcțiilor conexe, și anume la punctele 11.1.6, 11.1.7 și 11.1.8 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

9) Ridicarea recomandării 3.4.9 la rang de standard

Textul original:

3.4.9 Recomandare – Fiecare stat contractant ar trebui să se asigure că fiecare entitate responsabilă cu punerea în aplicare a elementelor relevante ale programului național de securitate a aviației civile verifică periodic dacă punerea în aplicare a măsurilor de securitate externalizate către furnizori externi de servicii este în conformitate cu programul de securitate al entității.

Textul nou:

3.4.9 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că fiecare entitate responsabilă cu punerea în aplicare a elementelor relevante ale programului național de securitate a aviației civile verifică periodic dacă punerea în aplicare a măsurilor de securitate externalizate către furnizori externi de servicii respectă programul de securitate al entității.

Această recomandare a fost ridicată la rang de standard obligatoriu din punct de vedere juridic. Această propunere urmărește să asigure că furnizorii externi de servicii respectă

reglementările de securitate aeronautică ale statului, pentru a contracara amenințarea reprezentată de persoanele cu acces la informații privilegiate care ar putea apărea din partea furnizorilor externi de servicii.

În conformitate cu politica de securitate a aviației la nivelul întregii UE, astfel cum este stabilită prin Regulamentul (CE) nr. 300/2008:

- Fiecare stat membru are obligația de a elabora, de a aplica și de a menține un Program Național de Securitate Aeronautică (PNSA) care definește responsabilitățile de punere în aplicare a standardelor de bază comune și care descrie măsurile impuse de operatori și de entități.
- Operatorii, companiile aeriene și entitățile care fac obiectul PNSA sunt obligate să elaboreze, să aplice și să mențină un program de securitate în conformitate cu dispozițiile prevăzute de PNSA.
- Programul trebuie să descrie metodele și procedurile urmate de operator, de compania aeriană sau de entitate pentru respecta legislația și programul de securitate în sine, inclusiv controalele interne de calitate.
- Se preconizează ca măsurile și operațiunile realizate de furnizorii externi de servicii să fie incluse în programul de securitate al operatorului, al companiei aeriene sau al entității menționate anterior care răspunde de măsurile și de operațiunile respective, cu excepția cazului în care furnizorul extern de servicii însuși este o entitate reglementată sau aprobată pentru activitățile pe care le prestează, fiind astfel obligat să elaboreze un program de securitate propriu.

Standardul este inclus în legislația la nivelul UE, și anume la articolul 10 alineatul (1), la articolul 12 alineatul (1), la articolul 13 alineatul (1) și la articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și la punctele 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 și 12.0.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei. Sunt prevăzute dispoziții suplimentare la punctul 6.3.1.1, la punctul 6.3.1.2 litera (a), la punctul 6.4.1.2, la punctul 6.6.1.1 litera (c), la punctul 6.8.5.1 litera (a), la punctul 6-E, la punctul 8.1.3.2 litera (a) și la punctele 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 și 9.1.4.2 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

10) Ridicarea recomandării 4.1.2 la rang de standard

Textul original:

4.1.2 Recomandare. Fiecare stat contractant ar trebui să promoveze utilizarea unor măsuri de securitate aleatorii și imprevizibile. Imprevizibilitatea ar putea contribui la efectul disuasiv al măsurilor de securitate.

Textul nou:

4.1.2 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că la punerea în aplicare a măsurilor de securitate se utilizează o aplicare aleatorie și imprevizibilă a acestora, după caz.

Recomandarea 4.1.2 privind punerea în aplicare în mod aleatoriu și imprevizibil a fost ridicată la rang de standard obligatoriu din punct de vedere juridic. Obiectivul de securitate urmărit de noul standard 4.1.2, și anume de a îmbunătăți măsurile de reducere a riscurilor prezentate de persoanele cu acces la informații privilegiate, se înscrie în politica Uniunii Europene în următoarele domenii:

- controlul de securitate al altor persoane decât pasagerii și al articolelor transportate de acestea;

- controlul de securitate al vehiculelor;
- supravegherea și patrularea atât în zona publică, cât și în zona de operațiuni aeriene/zona de securitate cu acces restricționat și măsurile conexe;
- controlul de securitate al proviziilor.

Acest principiu este reflectat în legislația de la nivelul UE, și anume la punctele 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 și 9.1.5 din anexa la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei.

11) 4.2.3 Măsuri legate de controlul accesului

Textul original:

4.2.3 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că se instituie sisteme de identificare a persoanelor și a vehiculelor, pentru a preveni accesul neautorizat în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat. Identitatea se verifică la punctele de control desemnate înainte de a se permite accesul în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat.

Textul nou:

4.2.3 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că se instituie și se implementează sisteme de identificare a persoanelor și a vehiculelor, pentru a se preveni accesul neautorizat în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat. Accesul trebuie acordat numai persoanelor care au o nevoie operațională sau un alt motiv legitim de a se afla în zona respectivă. Identitatea și autorizarea se verifică la punctele de control desemnate înainte de a se permite accesul în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat.

Standardul 4.2.3, intitulat „Măsuri legate de controlul accesului”, urmărește consolidarea măsurilor legate de controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat prin introducerea unei limitări care să permită accesul numai persoanelor care au o nevoie operațională sau legitimă de a se afla în zona respectivă, precum și extinderea sferei de cuprindere a verificării la punctele de acces astfel încât să se controleze atât autorizarea, cât și identitatea.

În conformitate cu legislația UE, accesul persoanelor și al vehiculelor la zonele de securitate cu acces restricționat poate fi acordat numai dacă acestea au motive întemeiate. Legitimația de aeroport se verifică înainte ca unei persoane să i se acorde accesul, pentru a se asigura că respectiva legitimație este valabilă și că persoana care o prezintă este titularul. Permisul de acces pentru vehicule se verifică înainte să se acorde accesul unui vehicul, pentru a se asigura că documentul este valabil și corespunde vehiculului respectiv. În legislația de la nivelul UE, aceste prevederi sunt cuprinse la punctele 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 și 1.2.6.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

12) Standardul 4.2.6 („Controlul de securitate 100% al altor persoane decât pasagerii”)

Textul original:

4.2.6 Fiecare stat contractant trebuie să stabilească măsuri pentru a se asigura că orice alte persoane decât pasagerii, împreună cu articolele transportate, sunt supuse controlului de securitate și măsurilor de securitate înainte de intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroportului în care se derulează operațiuni de aviație civilă internațională.

Textul nou:

4.2.6 Fiecare stat contractant trebuie să stabilească măsuri pentru a se asigura că orice alte persoane decât pasagerii, împreună cu articolele transportate, sunt supuse controlului de securitate înainte de intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroportului.

Această propunere urmărește să elimine orice ambiguitate și să clarifice că orice alte persoane decât pasagerii trebuie supuse controlului de securitate înainte de a intra într-o zonă de securitate cu acces restricționat, pentru a contracara amenințarea reprezentată de persoanele cu acces la informații privilegiate.

Legislația la nivelul UE este în deplină conformitate cu noua formulare a standardului 4.2.6, fiind incluse prevederi în acest sens la punctul 1.3 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/1998 al Comisiei și la punctul 1.3 din anexa la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei.

13) Un standard nou, 4.2.6*bis*, legat de capacitatea de detectare a explozibililor

După 4.2.6 s-a adăugat un text nou, după cum urmează:

4.2.6*bis* Fiecare stat contractant trebuie să asigure utilizarea unor metode adecvate de efectuare a controlului de securitate, care să aibă capacitatea de a detecta prezența explozibililor și a dispozitivelor explozive transportate de către alte persoane decât pasagerii, fie asupra lor, fie în articolele transportate. Dacă nu sunt aplicate în mod continuu, aceste metode trebuie utilizate într-un mod imprevizibil.

Prin această propunere se recunoaște că reducerea riscurilor prezentate de persoanele cu acces la informații privilegiate necesită o abordare echilibrată și coordonată a procedurilor de verificare a antecedentelor și a măsurilor de securitate fizică și abordează necesitatea unor metode adecvate de efectuare a controlului de securitate, capabile să detecteze explozibilii purtați, asupra lor, și de alte persoane decât pasagerii.

Legislația la nivelul UE impune efectuarea în mod aleatoriu și imprevizibil a unui control de securitate continuu suplimentar asupra unui procent de alte persoane decât pasagerii și de articole transportate de acestea, atât dintre cele care au declanșat, cât și dintre cele care nu au declanșat alarma. Obiectivul de securitate al acestui control de securitate suplimentar este să se detecteze explozibilii și dispozitivele explozive. Un astfel de control de securitate se efectuează utilizând mijloace și metode care, prin natura lor, identifică explozibili (câini dresați pentru detectarea explozibililor, echipamente de detectare a urmelor de explozibili, echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte și scanere de securitate) sau, alternativ, utilizând controlul manual. Se consideră că metodologia actuală impusă în UE pentru efectuarea controlului manual al persoanelor și al articolelor transportate este în mod rezonabil capabilă să detecteze dispozitivele explozive disimulate pe corp și în articolele transportate. În plus, controlul manual crește probabilitatea detectării altor articole interzise nemetalice (și neexplozive). Aceste prevederi au fost transpuse prin punctul 1.3 din anexa la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei.

14) Standardul 4.6.5 – o trimitere la un expeditor cunoscut ca entitate din lanțul de aprovizionare securizat

Textul original:

4.6.5 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că operatorii nu acceptă să transporte mărfuri sau poșta la bordul unei aeronave care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial decât dacă aplicarea controlului de securitate sau a altor măsuri de securitate a fost confirmată și atestată de un agent abilitat sau de o entitate aprobată de o autoritate competentă. Mărfurile și poșta în cazul cărora nu s-a putut obține confirmarea și atestarea

unui agent abilitat sau a unei entități aprobate de o autoritate competentă trebuie supuse controlului de securitate.

Textul nou:

4.6.5 Fiecare stat contractant trebuie să se asigure că operatorii nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial decât dacă aplicarea controlului de securitate sau a altor măsuri de securitate a fost confirmată și atestată de un agent abilitat, de un expeditor cunoscut sau de o entitate aprobată de o autoritate competentă. Mărfurile și poșta în cazul cărora nu s-a putut obține confirmarea și atestarea unui agent abilitat, a unui expeditor cunoscut sau a unei entități aprobate de o autoritate competentă trebuie supuse controlului de securitate.

Propunerea vizează să alinieze acest standard la standardul 4.6.2 și să asigure că ambele standarde trimit clar la expeditorii cunoscuți, ca entitate a lanțului de aprovizionare securizat.

Legislația la nivelul UE este în deplină conformitate cu noua formulare a standardului 4.6.5, și anume punctul 6.1.1 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și punctul 6.1.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/1998 al Comisiei.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Obiectul actului avut în vedere vizează un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE, întrucât actul avut în vedere ar putea „aduce atingere normelor comune sau ar putea modifica domeniul de aplicare al acestora”, și anume cadrulul juridic al UE în domeniul securității aviației menționat mai jos. Prin urmare, este necesar să se stabilească o poziție a Uniunii.

În acest sens, este esențial să se recunoască faptul că amendamentul 17 la anexa 17, astfel cum a fost prezentat statelor contractante ale OACI și transmis Consiliului OACI spre aprobare în cadrul celei de-a 218-a sesiuni ale acestuia, este (deja) reflectat în întregime în legislația din domeniul securității aviației de la nivelul întregii UE. Cu toate acestea, este de dorit ca aceste standarde consolidate să fie aplicate la nivel mondial.

Este necesar ca poziția Uniunii să fie definită în conformitate cu cadrul juridic al UE în domeniul securității aviației, și anume Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, precum și 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.

3.1. Temeiul juridic procedural

3.1.1. 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 respectiv⁴.

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*”⁵.

3.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

OACI este un organism creat printr-un acord, și anume prin Convenția de la Chicago.

Orice amendament viitor al anexei 17 la Convenția de la Chicago va constitui un act cu efecte juridice.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

3.2. Temeiul juridic material

3.2.1. 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.

3.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Actul avut în vedere urmărește obiective și include elemente din domeniul politicii de securitate a aviației adoptate de o organizație internațională care influențează politicile UE în domeniul securității aviației.

Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

3.3. Concluzie

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

⁴ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, cauza Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

⁵ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, cauza Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în legătură cu revizuirea anexei 17 (Securitate) (amendamentul 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 („Convenția de la Chicago”), care urmărește reglementarea transportului aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Această convenție a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Statele membre ale Uniunii sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, iar Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI, inclusiv în cadrul Adunării Generale și al altor organisme tehnice.
- (3) În temeiul articolului 54 punctul 1 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate.
- (4) La 4 iulie 2019, OACI a emis scrisoarea adresată statelor AS8/2.1-19/48 prin care a informat statele sale contractante că propunerea de amendament 17 la anexa 17 va fi prezentată Consiliului spre adoptare în cadrul celei de-a 218-a sesiuni (18-29 noiembrie 2019) a acestuia, avându-se în vedere să devină aplicabilă în iulie 2020. Aceasta include, printre altele, dispoziții noi și/sau revizuite referitoare la: evaluarea vulnerabilităților; schimbul de informații între state și părțile interesate; programele de pregătire și sistemele de certificare; controlul accesului; controlul de securitate al personalului și alte modificări de redactare. Prin scrisoarea de mai sus, OACI a lansat faza de consultare, care s-a încheiat la 4 octombrie 2019.
- (5) Modificările aduse anexei 17 au fost pregătite de Grupul pentru securitatea aviației din cadrul OACI, în care sunt membri activi experți din opt state membre, apoi au fost prezentate spre aprobare în cadrul celei de-a 217-a sesiuni a Consiliului OACI. În urma consultării, aceste modificări vor fi cel mai probabil aprobate de Consiliul OACI în cadrul celei de-a 218-a sesiuni ale sale.
- (6) Odată adoptate, modificările avute în vedere vor fi obligatorii pentru toate statele OACI, inclusiv pentru toate statele membre, în conformitate cu Convenția de la Chicago și în limitele stabilite de aceasta. Articolul 38 din Convenția de la Chicago impune statelor contractante să notifice OACI, prin mecanismul de notificare a diferențelor, în cazul în care intenționează să se abată de la un standard,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește amendamentul 17 la anexa 17 („Securitate”) la Convenția de la Chicago este prezentată în anexă.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 este exprimată de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale, acționând împreună.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*