

Bruxelles, 5 februarie 2021
(OR. en)

5842/21

**Dosar interinstituțional:
2021/0027(NLE)**

**AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	5 februarie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 48 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 222-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 177 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 2, a amendamentului 108 la anexa 8, a amendamentului 90 la anexa 10 și a noului volum VI la anexa 10 la Convenția privind aviația civilă internațională

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2021) 48 final.

Anexă: COM(2021) 48 final

Bruxelles, 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 222-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 177 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 2, a amendamentului 108 la anexa 8, a amendamentului 90 la anexa 10 și a noului volum VI la anexa 10 la Convenția privind aviația civilă internațională

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere privește:

(i) poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 222-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 177 la anexa 1 – *Acordarea licențelor personalului*, a amendamentului 47 la anexa 2 – *Regulile aerului*, a amendamentului 108 la anexa 8 – *Navigabilitatea aeronavelor*, a amendamentului 90 la anexa 10 – *Telecomunicații aeronautice* și a noului volum VI la anexa 10 la Convenția privind aviația civilă internațională, precum și

(ii) poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii după ce OACI va anunța, prin scrisori adresate statelor, adoptarea amendamentului 177 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 2, a amendamentului 108 la anexa 8, a amendamentului 90 la anexa 10 și a noului volum VI la anexa 10, invitând statele sale contractante să își notifice dezacordul, eventualele diferențe sau conformarea cu măsurile adoptate.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind aviația civilă internațională

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

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

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

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

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

Funcțiile obligatorii ale Consiliului OACI, enumerate la articolul 54 din Convenția de la Chicago, includ adoptarea de standarde și de practici recomandate (SARP) internaționale, 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, eventualele 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 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.

2.3. Actele OACI avute în vedere și relația acestora cu normele existente ale Uniunii

Cu ocazia celei de a 222-a sesiuni ale sale sau a oricărei sesiuni ulterioare, Consiliul OACI ar urma să adopte:

amendamentul 177 la anexa 1 - *Acordarea licențelor personalului*, care este un amendament subsecvent referitor la sistemele și procedurile aferente legăturii C2;

amendamentul 47 la anexa 2 - *Regulile aerului*, care se referă la cerințele privind sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPAS) pentru certificarea navigabilității ca urmare a amendamentului 108 la anexa 8;

amendamentul 108 la anexa 8 - *Navigabilitatea aeronavelor*, în legătură cu sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPAS);

amendamentul 90 la anexa 10 - *Telecomunicații aeronautice*, volumul V privind spectrul de frecvențe pentru legăturile C2 ale RPAS, și

un nou volum VI la anexa 10, referitor la sistemele și procedurile aferente legăturii C2 a RPAS. („actul avut în vedere”).

Obiectivele actului avut în vedere sunt următoarele:

să modifice SARP-urile existente din anexa 8 la Convenția de la Chicago, încorporând în partea I a anexei 8 definițiile și termenii specifici utilizați în standarde în noile părți VIII, IX și X. De asemenea, acesta include propuneri în partea II a anexei 8 care oferă o imagine de ansamblu a procedurilor generale privind navigabilitatea pentru certificare și continuitatea navigabilității aplicabile avioanelor pilotate de la distanță (RPA);

să introducă o nouă parte VIII în anexa 8 la Convenția de la Chicago, în legătură cu RPA;

să introducă o nouă parte IX în anexa 8 la Convenția de la Chicago, în legătură cu elicopterele pilotate de la distanță;

să introducă o nouă parte X în anexa 8 la Convenția de la Chicago, în legătură cu postul de pilotaj de la distanță (RPS);

să introducă un amendament la anexa 2 apendicele 4 la Convenția de la Chicago, care rezultă din amendamentele la anexa 8;

să modifice SARP-urile existente din anexa 10 volumul V la Convenția de la Chicago, specificând gestionarea spectrului utilizat exclusiv pentru legătura de comandă și control (legătura C2) sau pentru sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPAS);

să introducă un nou volum VI în anexa 10 – Sisteme și proceduri de comunicații referitoare la legătura C2 a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță;

să introducă amendamente la anexele 1 și 2 care rezultă din amendamentul la anexa 10 volumul V și din introducerea unui nou volum VI în anexa 10.

Se preconizează că amendamentele propuse vor deveni aplicabile la 28 noiembrie 2024.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

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

Grupul pentru sisteme de aeronave pilotate de la distanță (RPASP) al OACI a fost însărcinat cu elaborarea SARP-urilor, a manualelor și a materialelor îndrumătoare care să pregătească terenul pentru operarea aeronavelor pilotate de la distanță dincolo de frontierele internaționale, în conformitate cu regulile de zbor instrumental. Statele membre au fost consultate cu privire la amendamentele propuse, prin scrisorile AN 7/67.1.1-19/52 și AN 3/5.12-19/53 ale OACI adresate statelor, inclusiv cu privire la propunerile de amendamente la anexele 8 și 10 la Convenția de la Chicago și cu privire la modificările subsecvente ale anexelor 1 și 2 la Convenția de la Chicago. Aceste propuneri fac parte dintr-o serie de amendamente care vor fi prezentate succesiv.

Amendamentele propuse inițial în scrisoarea AN 3/5.12-19/53 adresată statelor se referă la navigabilitatea aeronavelor cu aripă fixă pilotate de la distanță, la navigabilitatea elicopterelor pilotate de la distanță și la postul de pilotaj de la distanță (RPS). Aceste SARP-uri au fost elaborate pentru RPAS care vor fi supuse procesului de certificare de tip în conformitate cu documentul 10019 al OACI, Manual privind sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPAS), și consolidate de conținutul și ipotezele conceptului de operațiuni RPAS al OACI (CONOPS).

Datorită caracterului integrat al RPAS, RPS poate fi certificată ca parte a certificatului de tip (TC) acordat titularului de TC pentru RPA în urma procesului de certificare de tip a RPA. Acest lucru nu exclude posibilitatea ca o RPS să poată fi omologată separat. Legătura C2 este o componentă majoră a RPAS și a stării de navigabilitate a acestuia; în consecință, este inclusă drept componentă în TC.

Amendamentele propuse inițial în scrisoarea AN 7/67.1.1-19/52 adresată statelor se referă la legătura de comandă și control (legătura C2) și includ SARP-uri neutre din punct de vedere tehnologic privind procedurile aferente legăturii C2 și sistemele aferente legăturii C2. Legătura C2 este dedicată schimbului de informații dintre cele două componente fizice principale ale RPAS: postul de pilotaj de la distanță (RPS) și aeronava pilotată de la distanță (RPA). Prin urmare, legătura C2 este legătura logică, chiar dacă realizată fizic, pentru schimbul de informații dintre RPS și RPA având ca scop să permită pilotului de la distanță să integreze în siguranță RPAS în mediul operațional aviatic global, în special în ceea ce privește comunicațiile, navigația și supravegherea. Aceste SARP-uri reprezintă primul dintre cele două rezultate planificate cu privire la legătura C2.

RPASP lucrează în prezent la cel de al doilea pachet, mai detaliat, care conține SARP-uri referitoare la tehnologii specifice, cu o dată de livrare prevăzută pentru 2022.

În urma observațiilor AESA pe marginea scrisorii AN 3/5.12-19/53 adresate statelor, multe state membre ale UE au propus ca, din cauza împărțirii specifice a responsabilităților între operator și proiectant, consultarea în baza scrisorii adresate statelor să fie prelungită până când va fi disponibil proiectul de text al amendamentului la anexa 6 și ca adoptarea anexelor 6 și 8 să se desfășoare în paralel, în special în ceea ce privește aprobarea posturilor de pilotaj de la distanță (RPS) și responsabilitățile statelor contractante în legătură cu continuitatea navigabilității RPS. Această propunere nu a fost acceptată de OACI, ceea ce riscă să complice transpunerea SARP-urilor aferente ale OACI în dreptul Uniunii, din cauza necesității de a aborda responsabilitățile proiectantului și ale operatorului în cazul RPS.

Amendamentele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei¹, Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei², Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei³, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei⁴ și, posibil, Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei⁵ și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei⁶. Noile SARP-uri ale OACI vor trebui introduse în legislația la nivelul UE în vederea modificării cadrului juridic actual pentru a reglementa proiectarea, certificarea de tip și operarea RPAS care zboară dincolo de frontierele internaționale și deasupra mării libere.

3.2. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii

Uniunea recunoaște necesitatea de a stabili un cadru de reglementare armonizat la nivel internațional care să permită proiectarea, certificarea de tip și operarea aeronavelor pilotate de la distanță peste frontierele internaționale și deasupra mării libere în conformitate cu regulile de zbor instrumental. Amendamentele propuse în cele două scrisori ale OACI adresate statelor sprijină acest obiectiv.

¹ Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1-85).

² Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1-194).

³ 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. 1-193).

⁴ 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. 1-148).

⁵ 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, p. 12-26).

⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1-126).

Prin urmare, poziția propusă pentru a fi adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentele propuse în totalitatea lor.

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, în cazul în care Consiliul OACI adoptă amendamentele propuse la Convenția de la Chicago fără modificări substanțiale, este de a nu notifica o dezaprobare și de a notifica conformarea cu măsura adoptată, ca răspuns la scrisorile corespunzătoare ale OACI adresate statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la SARP-urile nou adoptate după data preconizată de aplicare a SARP-urilor respective, și anume 28 noiembrie 2024, trebuie notificată OACI o diferență față de respectivele SARP-uri.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire a *„pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”*

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv⁷.

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”*⁸.

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 o dezaprobare și 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.

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

⁸ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei⁹, Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei¹⁰, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei¹¹, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei¹² și, posibil, Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei¹³ și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei¹⁴. Noile SARP-uri ale OACI vor trebui introduse în legislația la nivelul UE în vederea modificării cadrului juridic actual pentru a reglementa proiectarea, certificarea de tip și operarea RPAS care zboară dincolo de frontierele internaționale și deasupra mării libere. Prin urmare, va fi necesară modificarea în consecință a legislației UE.

Principalul scop al amendamentelor propuse este de a stabili un cadru de reglementare pentru proiectarea, certificarea de tip și operarea aeronavelor pilotate de la distanță care zboară peste frontierele internaționale și deasupra mării libere în conformitate cu regulile de zbor instrumental. În conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din TFUE, Uniunea are competență externă exclusivă în această privință.

Actul adoptat nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

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

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului adoptat cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul adoptat urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un

⁹ Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1-85).

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1-194).

¹¹ 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. 1-193).

¹² 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. 1-148).

¹³ 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, p. 12-26).

¹⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1-126).

caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

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 în cadrul celei de a 222-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 177 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 2, a amendamentului 108 la anexa 8, a amendamentului 90 la anexa 10 și a noului volum VI la anexa 10 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 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 cadrul celei de a 222-a sesiuni ale sale, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 177 la anexa 1 – *Acordarea licențelor personalului*, amendamentul 47 la anexa 2 – *Regulile aerului*, amendamentul 108 la anexa 8 – *Navigabilitatea aeronavelor*, amendamentul 90 la anexa 10 – *Telecomunicații aeronautice*, volumul V la Convenția de la Chicago referitor la sistemele și procedurile aferente legăturii C2 a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (RPAS) și un nou volum VI la anexa 10.
- (5) Principalul scop al amendamentelor propuse este de a stabili un cadru de reglementare pentru proiectarea, certificarea de tip și operarea aeronavelor pilotate de la distanță care zboară peste frontierele internaționale și deasupra mării libere în conformitate cu regulile de zbor instrumental. Uniunea sprijină ferm eforturile depuse de OACI pentru instituirea acestui cadru juridic.

- (6) Este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, deoarece amendamentul 177 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 2, amendamentul 108 la anexa 8, amendamentul 90 la anexa 10 volumul V, precum și adoptarea unui nou volum VI la anexa 10 vor fi obligatorii pentru Uniune și au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei¹⁵, Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei¹⁶, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei¹⁷, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei¹⁸ și, posibil, Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei¹⁹ și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei²⁰.
- (7) Poziția Uniunii în cadrul celei de a 222-a sesiuni a Consiliului OACI sau al oricărei sesiuni ulterioare cu privire la adoptarea preconizată a amendamentului 177 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 2, a amendamentului 108 la anexa 8, a amendamentului 90 la anexa 10 volumul V, precum și cu privire la adoptarea unui nou volum VI la anexa 10, astfel cum se menționează în scrisorile AN 7/67.1.1-19/52 și AN 3/5.12-19/53 adresate statelor, trebuie să fie de a sprijini aceste amendamente în totalitatea lor. Această poziție trebuie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.
- (8) Odată adoptate, amendamentele la anexele 1, 2, 8 și 10 la Convenția de la Chicago vor fi obligatorii pentru toate statele membre ale OACI, inclusiv pentru toate statele membre ale Uniunii, în conformitate cu limitele stabilite în Convenția de la Chicago.
- (9) 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

¹⁵ Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1-85).

¹⁶ Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1-194).

¹⁷ 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. 1-193).

¹⁸ 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. 1-148).

¹⁹ 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, p. 12-26).

²⁰ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1-126).

notificare cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.

- (10) 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.
- (11) Poziția Uniunii după adoptarea amendamentului 177 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 2, a amendamentului 108 la anexa 8, a amendamentului 90 la anexa 10 volumul V, precum și după adoptarea unui nou volum VI la anexa 10 de către Consiliul OACI, care urmează să fie anunțate de Secretarul General al OACI prin procedura scrisorilor OACI adresate statelor, trebuie să fie de a nu notifica o dezaprobare și de a notifica conformarea. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la SARP-urile nou adoptate după data preconizată de aplicare a SARP-urilor respective, și anume 28 noiembrie 2024, trebuie notificată OACI o diferență față de respectivele SARP-uri. Această poziție trebuie exprimată de către toate statele membre ale Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- 1. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 222-a sesiuni a Consiliului OACI sau al uneia dintre sesiunile ulterioare este de a sprijini în totalitate propunerile de amendament 177 la anexa 1, de amendament 47 la anexa 2, de amendament 108 la anexa 8, de amendament 90 la anexa 10 volumul V, precum și adoptarea unui nou volum VI la anexa 10 la Convenția de la Chicago.
- 2. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, în cazul în care Consiliul OACI adoptă fără modificări substanțiale propunerile de amendament 177 la anexa 1, de amendament 47 la anexa 2, de amendament 108 la anexa 8, de amendament 90 la anexa 10 volumul V, precum și un nou volum VI la anexa 10 la Convenția de la Chicago, menționate la alineatul (1), este de a nu notifica o dezaprobare și de a notifica conformarea cu măsura adoptată, ca răspuns la scrisorile corespunzătoare ale OACI adresate statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la SARP-urile nou adoptate după data preconizată de aplicare a SARP-urilor respective, și anume 28 noiembrie 2024, trebuie notificată OACI o diferență față de respectivele SARP-uri.

Articolul 2

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

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

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*