

**Bruxelles, 6 octombrie 2025
(OR. en)**

13468/25

**Dosar interinstituțional:
2025/0314 (NLE)**

**AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	6 octombrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI de modificare a Deciziei (UE) 2023/746 în ceea ce privește extinderea sferei de aplicare și prelungirea perioadei de aplicare, precum și poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 622 final.

Anexă: COM(2025) 622 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**de modificare a Deciziei (UE) 2023/746 în ceea ce privește extinderea sferei de aplicare și
prelungirea perioadei de aplicare, precum și poziția care urmează să fie adoptată în
numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere vizează modificarea Deciziei (UE) 2023/746 a Consiliului¹ în temeiul articolului 7 alineatul (3), în ceea ce privește:

- prelungirea aplicării sale până la 31 decembrie 2028;
- modificarea listei anexelor la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) reglementate de directivă, prin adăugarea anexei 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*;
- modificarea sferei de aplicare prin adăugarea notificării diferențelor față de practicile recomandate în domeniile anexelor la Convenția de la Chicago în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago și ținând seama de Rezoluția Adunării OACI A39-22 care se încadrează în sfera de aplicare a deciziei Consiliului, ca răspuns la scrisorile adresate statelor de către OACI, prin care statele contractante sunt invitate să notifice eventualele diferențe față de standardele și practicile recomandate adoptate (denumite în continuare „SARP-uri”);
- modificarea sferei de aplicare pentru a include stabilirea pozițiilor care urmează să fie adoptate atunci când Consiliul OACI aprobă noi proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (PANS) sau modificări ale acestora, care ar putea influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii;
- modificarea sferei de aplicare pentru a include stabilirea pozițiilor care urmează să fie adoptate în legătură cu aprobarea de către Consiliul OACI a unor modificări la Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul OACI 9284) sau a unor noi ediții ale acestor instrucțiuni menționate la anexa 18 - *Siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase* la Convenția de la Chicago.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția de la Chicago

Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) a fost înființată prin Convenția de la Chicago (denumită în continuare „Convenția de la Chicago” sau „convenția”), care a fost semnată în 1944 și a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Toate statele membre ale Uniunii Europene (denumite în continuare „statele membre ale UE”) sunt părți contractante la această convenție și, prin urmare, membre ale OACI. Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI și a încheiat un memorandum de cooperare cu OACI care oferă un cadru de cooperare consolidată în domenii precum siguranța aviației,

¹ Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului din 28 martie 2023 de stabilire a criteriilor și a procedurii de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ce privește adoptarea sau modificarea de standarde internaționale și de practici recomandate, precum și pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale adoptate (JO L 99, 12.4.2023, p. 7).

securitatea aviației, managementul traficului aerian, protecția mediului și consolidarea capacităților, asistență tehnică și sprijin pentru punerea în aplicare².

Convenția de la Chicago conține 96 de articole care stabilesc regulile și principiile aplicabile OACI, fiind completată de 19 anexe care conțin standarde și practici recomandate și care sunt modificate periodic.

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

OACI adoptă standarde internaționale aplicabile aviației civile, în special în ceea ce privește siguranța aviației, navigația aeriană și managementul traficului aerian, mediul, securitatea aviației, dezvoltarea economică a transportului aerian, drepturile pasagerilor și facilitarea. Aceste subiecte sunt reglementate de dispozițiile adoptate în baza Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și se încadrează într-un domeniu al dreptului care, în mare măsură, intră sub incidența normelor Uniunii. Uniunea urmărește să asigure coerența cu standardele internaționale în domeniul aviației civile.

2.3. Actele avute în vedere de Consiliul OACI cu efecte juridice în Uniune

Consiliul OACI, unul dintre cele două organe de conducere ale organizației, orientează în permanență activitatea acesteia. Consiliul se reunește de mai multe ori pe an.

În temeiul articolului 54 litera (l) din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde internaționale și practici recomandate, le desemnează ca anexe la Convenția de la Chicago și notifică toate statele contractante cu privire la măsurile luate. Consiliul OACI examinează, de asemenea, recomandările formulate de Comisia pentru navigație aeriană în vederea modificării anexelor în conformitate cu articolul 54 litera (m) din Convenția de la Chicago. În temeiul articolului 90 din Convenția de la Chicago, adoptarea de către Consiliu a anexelor sau a oricărei modificări a unei anexe necesită votul a două treimi din Consiliul OACI.

Totodată, în temeiul articolului 37 din Convenția de la Chicago, OACI adoptă și modifică periodic, potrivit necesităților, standardele internaționale, practicile recomandate și procedurile care vizează, de exemplu, sistemele de comunicații și mijloacele de navigație aeriană, regulile aerului și practicile de control al traficului aerian, precum și orice alte aspecte legate de siguranța, regularitatea și eficacitatea navigației aeriene, după caz.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Se propune ca poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunilor Consiliului OACI în ceea ce privește adoptarea de noi standarde și practici recomandate, aprobarea de proceduri pentru servicii de navigație aeriană și de instrucțiuni tehnice sau a modificărilor aduse acestora să fie stabilită printr-o abordare pe două niveluri. În primul rând, Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului, astfel cum a fost modificată, stabilește criteriile și procedura de stabilire a poziției Uniunii în cadrul Consiliului. Într-o a doua etapă, poziția detaliată pentru fiecare reuniune a Consiliului OACI va fi transmisă Consiliului de către Comisie, sub forma unui document, spre dezbateră și aprobare. Comisia va propune poziția

² Decizia 2011/530/UE a Consiliului din 31 martie 2011 privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea cu titlu provizoriu a Memorandumului de cooperare dintre Uniunea Europeană și Organizația Aviației Civile Internaționale de instituire a unui cadru de cooperare consolidată (JO L 232, 9.9.2011, p. 1).

detaliată în documentul menționat, pe baza liniilor directoare și a orientărilor prevăzute în anexa la decizia modificată.

Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului expiră la 31 decembrie 2025. Prin urmare, în temeiul articolului 7 alineatul (3), Comisia prezintă Consiliului o propunere de prelungire a aplicării deciziei prin care propune modificarea acesteia în vederea asigurării continuității și a faptului că aspectele relevante ale Convenției de la Chicago sunt tratate în mod coerent la nivelul Uniunii.

În special, normele interne ale OACI permit prezentarea documentelor într-o perioadă cuprinsă între zece zile și 24 de ore înainte de reuniunea Consiliului OACI (în funcție de natura documentelor). Numai în acel moment sunt disponibile toate documentele depuse, iar Comisia le poate analiza în vederea pregătirii poziției Uniunii cu privire la subiectele care intră în sfera de competență a UE și care urmează să fie discutate și decise în cadrul Consiliului OACI. Intervalul de timp dintre disponibilitatea documentelor și începerea reuniunii Consiliului OACI poate pune în pericol pregătirea și adoptarea în timp util a poziției Uniunii care trebuie stabilită prin decizie a Consiliului, astfel cum se prevede la articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Pentru a se asigura că Uniunea este în măsură să contribuie în condițiile unei flexibilități sporite la procesul de adoptare al OACI, abordarea pe două niveluri ar trebui să se aplice în egală măsură notificării dezacordului în conformitate cu articolul 90 și notificării diferențelor în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago. Prin modificarea propusă, sfera de cuprindere a deciziei Consiliului se extinde astfel încât să cuprindă notificarea diferențelor față de practicile recomandate în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene.

Notificarea diferențelor față de practicile recomandate în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene

Toate statele contractante ale OACI, inclusiv statele membre ale UE, au adoptat Rezoluția Adunării A39-22 în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene. Conform hotărârii adoptate în cadrul Adunării OACI, Consiliul ar trebui să îndemne statele membre să notifice OACI în legătură cu orice diferențe care există între regulamentele și practicile lor naționale și dispozițiile SARP-urilor. Detalii suplimentare în acest sens se regăsesc în Manualul OACI privind notificarea diferențelor (documentul OACI 10055).

În opinia OACI, notificarea diferențelor față de practicile recomandate este importantă deoarece cunoașterea diferențelor față de practicile recomandate poate, de asemenea, să prezinte importanță pentru siguranța, regularitatea și eficacitatea navigației aeriene și a îndemnat statele să notifice diferențele față de practicile recomandate în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago³. Trebuie remarcat faptul că, în urma auditului efectuat de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) în lunile februarie și martie 2025 cu privire la Programul universal de audit de supraveghere a siguranței (USOAP) al ICAO s-a constatat că lipsa notificării diferențelor față de practicile recomandate în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene reprezintă neconformitate în raport cu standardele internaționale și practicile recomandate, precum și în raport cu obligațiile care decurg din Convenția privind aviația civilă internațională.

Prin urmare, se propune modificarea Deciziei (UE) 2023/746 a Consiliului în sensul stabilirii poziției Uniunii și în legătură cu notificarea diferențelor față de practicile recomandate. Potrivit OACI, necesitatea unei astfel de notificări apare în special în următoarele cazuri:

³ Documentul 10055 - Manual privind notificarea și publicarea diferențelor, pagina (v) și secțiunea 1.3.

- (a) ca răspuns la scrisoarea adresată statelor de către OACI prin care se solicită notificarea diferențelor în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago și ținând seama, de asemenea, de Rezoluția Adunării A39-22;
- (b) ca urmare a modificărilor aduse acquis-ului Uniunii.

Anexa 13 – Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice

Pentru a asigura o abordare de ansamblu și coerentă cu privire la tratarea aspectelor din domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene dezbătute în Consiliul OACI și supuse votului exprimat în acest consiliu, prin modificare se propune includerea anexei 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* în sfera de aplicare a deciziei Consiliului. Anexa 13 ține de competența Uniunii, deoarece reglementează aspecte care intră în sfera de aplicare a mai multor acte legislative ale UE. Este oportun să se extindă sfera de aplicare a Deciziei (UE) 2023/746 a Consiliului pentru a se acoperi toate anexele la Convenția de la Chicago în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene și care sunt cuprinse în normele Uniunii privind siguranța aviației civile, adică nu numai în Regulamentul 2018/1139⁴, ci și în alte regulamente privind siguranța aviației, cum ar fi Regulamentul 376/2014⁵ privind raportarea evenimentelor, Regulamentul 996/201⁶ privind investigarea accidentelor și Regulamentul 2111/2005⁷ privind lista UE în domeniul siguranței aviației.

Proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (PANS)

În plus, procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS) sunt, în unele cazuri, menționate în mod direct în legislația Uniunii. Prin urmare, este posibil ca modificările aduse PANS, în unele cazuri, să influențeze în mod decisiv conținutul legislației Uniunii. Consiliul OACI, la propunerea Comisiei pentru navigație aeriană a OACI, aprobă noi PANS sau modificări aduse acestora în temeiul articolului 37 din Convenția OACI. În cazurile în care este probabil ca PANS să aibă o influență decisivă asupra conținutului dreptului Uniunii, poziția UE se stabilește printr-o procedură instituită în conformitate cu Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului. Prin urmare, se propune o modificare în acest sens.

⁴ 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) nr. 3922/91 al Consiliului, JO L 212, 22.8.2018.

⁵ Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014).

⁶ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

⁷ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005).

Instrucțiuni tehnice privind siguranța transportului bunurilor periculoase

Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul OACI 9284) din anexa 18 - *Siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase* fac obiectul unei trimeri directe în Anexa IV secțiunea CAT.GEN.MPA.200, „Transportul bunurilor periculoase” din Regulamentul 965/2012⁸. Prin urmare, este probabil ca o modificare a instrucțiunilor tehnice ale OACI să exercite o influență decisivă asupra conținutului legislației UE privind transportul bunurilor periculoase. În astfel de cazuri, poziția UE trebuie stabilită printr-o procedură instituită prin Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului. Prin urmare, se propune o modificare corespunzătoare în acest sens.

În temeiul articolului 7 alineatul (2), raportul privind aplicarea Deciziei (UE) 2023/746 a Consiliului și, în special, eficacitatea și frecvența utilizării acesteia, a fost prezentat Consiliului⁹. Raportul a furnizat o evaluare bazată pe dovezi cu privire la continuarea îmbunătățirii proceselor Uniunii de stabilire a poziției Uniunii înainte ca statele membre să delibereze în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale. Propunerea reflectă această analiză.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din 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 respectiv¹⁰.

Noțiunea 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”¹¹.

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

Actele pe care OACI trebuie să le adopte sunt acte cu efecte juridice. Acest lucru se datorează faptului că standardele și practicile recomandate (SARP-urile) adoptate de OACI au caracter obligatoriu în temeiul Convenției de la Chicago, cu excepția cazului în care majoritatea statelor contractante notifică Consiliul OACI cu privire la dezacordul lor în acest sens (articolul 90 din Convenția de la Chicago). În plus, în măsura posibilului, aceste SARP-uri sunt încorporate în dreptul Uniunii și, prin urmare, modificările aduse acestor standarde și

⁸ 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).

⁹ Raportul Comisiei privind aplicarea Deciziei (UE) 2023/746 a Consiliului, WK 9372 2025.

¹⁰ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

¹¹ Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

practici recomandate au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii în domeniul aviației civile.

În plus, Consiliul OACI, la propunerea Comisiei pentru navigație aeriană a OACI, aprobă noi PANS sau modificări aduse acestora în temeiul articolului 37 din Convenția OACI. În unele cazuri, este posibil ca modificările aduse PANS să aibă o influență decisivă asupra conținutului legislației Uniunii. Acest lucru se datorează faptului că PANS-urile sunt menționate în mod direct în legislația Uniunii, și anume în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei¹².

Aprobarea de către Consiliul OACI a Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul OACI 9284) din anexa 18 - *Siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase*, în conformitate cu articolului 37 din Convenția de la Chicago, poate avea o influență decisivă asupra conținutului legislației UE privind transportul bunurilor periculoase. Acest lucru se datorează faptului că instrucțiunile tehnice menționate fac obiectul unei trimiteri directe în anexa IV secțiunea CAT.GEN.MPA.200 „Transportul bunurilor periculoase” din Regulamentul 965/2012¹³.

Actele avute în vedere nu modifică și nu completează cadrul instituțional al acordului.

Temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este, prin urmare, 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 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

Actele avute în vedere urmăresc obiective și includ elemente din politica comună în domeniul transporturilor.

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

¹² 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.

¹³ 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).

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

de modificare a Deciziei (UE) 2023/746 în ceea ce privește extinderea sferei de aplicare și prelungirea perioadei de aplicare, precum și poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale

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. Aceasta a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI”).
- (2) Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI. În prezent, în Consiliul OACI sunt reprezentate șase state membre.
- (3) În temeiul articolului 37 din Convenția de la Chicago, OACI trebuie să adopte și să modifice standardele internaționale, practicile recomandate și procedurile care vizează, de exemplu, sistemele de comunicații și mijloacele de navigație aeriană, regulile aerului și practicile de control al traficului aerian, precum și orice alte aspecte legate de siguranța, regularitatea și eficacitatea navigației aeriene, în funcție de necesitățile momentului.
- (4) În temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, orice stat contractant al OACI care consideră că îi este imposibil să respecte în totalitate oricare dintre aceste standarde sau să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la oricare dintre standarde după modificarea acestora, sau care consideră că este necesar să adopte reglementări sau practici care diferă în orice mod față de cele stabilite de un standard, trebuie să transmită imediat către OACI o notificare cu privire la diferențele dintre propriile sale reglementări sau practici și cele stabilite de standard. Orice stat care nu își modifică în mod corespunzător propriile reglementări sau practici trebuie să informeze Consiliul OACI în termen de șaizeci de zile de la adoptarea modificării standardului sau să indice măsurile pe care își propune să le ia.
- (5) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI trebuie să adopte standarde internaționale și practici recomandate (SARP) și să le desemneze ca fiind anexe la Convenția de la Chicago.
- (6) Actele pe care OACI trebuie să le adopte sunt acte cu efecte juridice.
- (7) Prin urmare, este necesar să se stabilească criteriile și procedurile pentru pozițiile care urmează să fie adoptate în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI până la 31 decembrie 2028.

- (8) Din aplicarea Regulamentului de procedură al Consiliului OACI (Documentul 7559) rezultă că documentele care urmează să fie adoptate de Consiliul OACI trebuie să fie puse la dispoziție cu puțin timp înainte de fiecare dintre reuniunile sale. Numai în momentul în care toate documentele depuse sunt puse la dispoziție de Consiliul OACI, Comisia le poate analiza temeinic în vederea pregătirii poziției Uniunii, în sfera sa de competență, și transmiterii către Consiliu pentru dezbatere și aprobare înainte de organizarea unei reuniuni a Consiliului OACI. Acest lucru conduce la o situație în care se poate periclita pregătirea și adoptarea la timp a unei decizii a Consiliului, astfel cum se prevede la articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (9) În acest sens, procedura instituită prin Decizia (UE) 2023/746¹⁴ a condus la un proces mai eficient și a oferit posibilitatea alocării unei perioade mai mari de timp pentru examinarea pe fond. Prin urmare, perioada de aplicare a deciziei respective ar trebui prelungită pentru încă un ciclu OACI de trei ani și anume până la 31 decembrie 2028.
- (10) În baza experienței dobândite în urma aplicării Deciziei (UE) 2023/746 s-au depistat unele inconsecvențe și lacune în ceea ce privește aprobarea de noi proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (PANS) care, în mai multe cazuri, au provenit în mod direct din: modificări ale unor standarde și practici recomandate care intră în sfera de aplicare a deciziei; neincluderea notificării diferențelor față de practicile recomandate sau restrângerea sferei de aplicare pentru a nu include anexa 13 - *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* - la Convenția de la Chicago, care a fost modificată ca urmare a modificării anexei 6 care intră sub incidența deciziei. Pentru a asigura o abordare de ansamblu și coerentă cu privire la procesului decizional al Uniunii înainte de deliberările Consiliului OACI sau la data notificării diferențelor către OACI, Decizia (UE) 2023/746 trebuie modificată.
- (11) Procedura stabilită prin Decizia (UE) 2023/746 trebuie extinsă la modificările aduse anexei 13 la Convenția de la Chicago – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*, sub rezerva unor măsuri de protecție. Este oportun să se extindă sfera de aplicare a Deciziei (UE) 2023/746 pentru a se acoperi toate anexele la Convenția de la Chicago în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene. Acest lucru vizează, în special, anexele la Convenția de la Chicago care sunt cuprinse în normele Uniunii privind siguranța aviației civile și nu numai cele prevăzute în Regulamentul 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵, ci și în alte regulamente privind siguranța aviației, cum ar fi Regulamentul 376/2014 al Parlamentului European și al

¹⁴ Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului din 28 martie 2023 de stabilire a criteriilor și a procedurii de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ce privește adoptarea sau modificarea de standarde internaționale și de practici recomandate, precum și pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale adoptate (JO L 99, 12.4.2023, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

Consiliului¹⁶, Regulamentul 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷ și Regulamentul 2111/2005.

- (12) Procedura stabilită prin Decizia (UE) 2023/746 trebuie extinsă la noi proceduri pentru serviciile de navigație aeriană (PANS), care ar putea influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii ca urmare a trimiterilor explicite la acestea în legislația Uniunii, pentru a asigura o abordare coerentă în raport cu normele care tratează domeniul navigației aeriene.
- (13) Procedura stabilită prin Decizia (UE) 2023/746 trebuie extinsă, de asemenea, la cazurile în care Consiliul OACI trebuie să aprobe ediții noi ale Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul OACI 9284) din anexa 18 -*Siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase* la Convenția de la Chicago. Aceste instrucțiuni tehnice sunt menționate în mod direct la punctul CAT.GEN.MPA.200 „Transportul bunurilor periculoase” din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei¹⁸. Ca urmare a acestei trimiteri directe, este probabil ca orice modificare a acestor instrucțiuni tehnice să aibă o influență decisivă asupra conținutului legislației Uniunii.
- (14) În opinia OACI, notificarea diferențelor față de practicile recomandate este importantă deoarece cunoașterea diferențelor față de practicile recomandate poate, de asemenea, să prezinte importanță pentru siguranța, regularitatea și eficacitatea navigației aeriene. Această apreciere este consolidată și susținută de Rezoluția Adunării OACI A39-22 în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene, prezentată în detaliu în Manualul OACI privind notificarea diferențelor (documentul OACI 10055), prin care toate statele contractante ale OACI s-au angajat să acționeze în consecință.
- (15) În urma auditului efectuat de AESA în lunile februarie și martie 2025 cu privire la Programul universal de audit de supraveghere a siguranței („USOAP”) al ICAO s-a constatat că lipsa notificării diferențelor față de practicile recomandate în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene reprezintă neconformitate în raport cu cerințele USOAP.
- (16) Prin urmare, includerea expresă în recomandarea Consiliului a poziției Uniunii în ceea ce privește notificarea diferențelor față de practicile recomandate ar trebui să permită un proces mai raționalizat, mai coerent și mai eficient de adoptare la nivelul Uniunii și să sprijine statele membre în respectarea Rezoluției Adunării OACI A39-22 în domeniul siguranței aviației și al navigației aeriene.
- (17) Ar trebui să se urmărească, în comun, o flexibilitate sporită în ceea ce privește modificările aduse anexelor la Convenția de la Chicago, noile PANS și noile ediții ale

¹⁶ Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

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 296, 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

instrucțiunilor tehnice care intră în sfera de competență a Uniunii și care ar putea influența decisiv conținutul dreptului Uniunii, necesitând, prin urmare, formularea unei poziții a Uniunii, în special atunci când ordinea de zi a unei reuniuni a Consiliului OACI ar putea fi modificată cu puțin timp înainte ca aceasta să aibă loc.

- (18) Obiectivul prezentei propuneri este de a continua îmbunătățirea proceselor Uniunii pentru deciziile adoptate de statele membre în cadrul OACI. Modificările propuse vizează îndeplinirea acestor obiective.
- (19) În scopul punerii în aplicare a prezentei decizii, statele membre și Comisia, în concordanță cu statutul de observator al Uniunii, ar trebui să acționeze în strânsă cooperare, în conformitate cu obligația lor de cooperare loială.
- (20) Prin urmare, Decizia (UE) 2023/746 trebuie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia (UE) 2023/746 se modifică după cum urmează:

- (1) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Decizia (UE) 2023/746 a Consiliului din 28 martie 2023 de stabilire a criteriilor și a procedurii de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ce privește adoptarea sau modificarea de standarde internaționale și de practici recomandate, aprobarea de noi instrucțiuni tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase sau de proceduri pentru servicii de navigație aeriană, precum și pentru notificarea diferențelor față de standardele internaționale și practicile recomandate adoptate”.

- (2) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (denumit în continuare „Consiliul OACI”) atunci când acest organism trebuie să adopte noi standarde internaționale și practici recomandate („SARP”) sau modificări ale SARP-urilor în domeniul siguranței aviației civile, al navigației aeriene și al managementului traficului în ceea ce privește anexele 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 și 19 la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) sau să aprobe ediții noi ale instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (denumite în continuare „instrucțiunile tehnice”) sau ale procedurilor pentru serviciile de navigație aeriană (denumite în continuare „PANS”), în măsura în care respectivele SARP-uri, instrucțiuni tehnice și PANS au efecte juridice în sensul articolului 218 alineatul (9) din TFUE, este stabilită în conformitate cu criteriile și procedura prevăzute la articolul 2 din prezenta decizie”.

- (3) La articolul 2 alineatul (1), prima teză și litera (a) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Atunci când Consiliul OACI urmează să adopte noi SARP-uri sau modificări ale SARP-urilor sau să aprobe noi PANS sau noi ediții ale instrucțiunilor tehnice menționate la articolul 1, Comisia:

- (a) transmite Consiliului spre dezbatere și aprobare, în timp util și cu cel puțin o lună înainte de data reuniunii Consiliului OACI în cadrul căreia urmează să fie

adoptate noi SARP-uri sau modificări ale SARP-urilor sau să fie aprobate noi PANS sau noi ediții ale instrucțiunilor tehnice, un document care prezintă în detaliu propunerea de poziție avută în vedere spre a fi adoptată în numele Uniunii; în circumstanțe excepționale, acest termen poate fi scurtat în cazul adoptării urgente a unor noi SARP-uri sau a unei modificări ori în cazul suspendării temporare a intrării în vigoare a unor SARP-uri sau a unei modificări sau în cazul aprobării urgente de noi PANS sau a unei ediții noi a instrucțiunilor tehnice, atunci când textul proiectelor relevante de SARP-uri sau de modificări sau al proiectelor de noi ediții ale instrucțiunilor tehnice sunt disponibile cu mai puțin de o lună înainte de data reuniunii Consiliului OACI în cadrul căreia urmează să fie adoptate respectivele SARP-uri sau modificări sau să fie aprobate respectivele PANS sau instrucțiuni tehnice, Comisia depune eforturi pentru a transmite documentul Consiliului fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult cinci zile de la primirea proiectelor de noi SARP-uri sau a proiectelor de modificări sau a proiectelor de instrucțiuni tehnice din partea Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI);”.

- (4) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI în ceea ce privește notificarea diferențelor față de noile standarde internaționale și practici recomandate cuprinse în anexele 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 și 19 la Convenția de la Chicago sau a modificării acestora în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago și ținând seama de Rezoluția Adunării OACI A39-22, se stabilește în conformitate cu criteriile și procedura prevăzute la articolele 4 și 5 din prezenta decizie.”.

- (5) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Atunci când dreptul Uniunii diferă de standardele internaționale sau de practicile recomandate menționate la articolul 3 din prezenta decizie și, prin urmare, este necesară notificarea către OACI a diferențelor respective în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago și ținând seama de Rezoluția Adunării OACI A39-22, Comisia transmite Consiliului spre dezbatere și aprobare, în timp util și cu cel puțin două luni înainte de termenul stabilit de OACI pentru notificarea diferențelor, un document bazat în special pe informațiile furnizate de AESA în conformitate cu articolul 90 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, dacă este cazul, care prezintă în detaliu diferențele care trebuie notificate către OACI și, atunci când este cazul, indică ce fel de flexibilitate este disponibilă pentru statele membre în ceea ce privește forma notificării.

Poziția care urmează să fie adoptată în temeiul prezentului articol este exprimată de toate statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii.”.

- (6) La articolul 7, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezenta decizie se aplică până la 31 decembrie 2028.”.

- (7) Anexa se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Poziția menționată la articolele 1 și 3 este exprimată de către statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu,
Președintele*