



Bruxelles, 18 ianuarie 2022
(OR. en)

5149/22

**Dosar interinstituțional:
2022/0003(NLE)**

**AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	17 ianuarie 2022
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 10 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 10 final.

Anexă: COM(2022) 10 final

Bruxelles, 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională

EXPUNERE DE MOTIVE

1. **OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire:

- (i) a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională și
- (ii) a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii după ce OACI va anunța, prin scrisori adresate statelor, adoptarea amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională, invitând statele sale contractante să își notifice dezaprobarea, 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”) are ca obiectiv reglementarea transportului aerian internațional. Convenția de la Chicago a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale.

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

2.2. **Organizația Aviației Civile Internaționale**

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

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

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

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

În urma adoptării unor astfel de măsuri, statele membre ale OACI sunt obligate să își notifice dezaprobarea, orice diferențe sau conformarea cu măsurile în cauză, înainte ca acestea să intre în vigoare și să devină obligatorii din punct de vedere juridic.

În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, orice stat care consideră că 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 225-a sesiuni sau a oricărei sesiuni ulterioare, Consiliul OACI ar urma să adopte:

- Amendamentul 178 la anexa 1 privind recunoașterea globală a licențelor electronice ale personalului (EPL);
- Amendamentul 47 la anexa 6 partea I privind operațiunile cu timp de deviere prelungit (EDTO), vestele de salvare pentru copiii sub doi ani, sistemele de avertizare privind apropierea față de sol, sistemele de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei și creditul operațional;
- Amendamentul 40 la anexa 6 partea II referitoare la creditul operațional și dispozițiile proporționale privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor (RFF) pentru aviația generală (GA);
- Amendamentul 24 la anexa 6 partea III privind creditul operațional, heliporturile alternative offshore pentru operațiuni cu elicoptere cu rază lungă de acțiune și mărfurile periculoase;
- Amendamentul 7 la anexa 7 privind înmatricularea, radierea și transferul înmatriculării aeronavelor;
- Amendamentul 109 la anexa 8 privind responsabilitățile statului în cazul modificărilor și reparațiilor efectuate de terți, dispozițiile privind stingerea incendiilor în compartimentul de marfă și întreținerea aeronavelor care nu sunt înmatriculate în statul care a eliberat autorizația întreprinderii de întreținere;
- Amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV privind introducerea sistemului X de evitare a coliziunii în zbor (ACAS X) și reducerea numărului de alerte false ale sistemului ACAS la aeronavele echipate cu ACAS actual cu capacitate de supraveghere hibridă;
- Amendamentul 17 la anexa 14 volumul I privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor pentru aviația generală;
- Amendamentul 18 la anexa 17, care rezultă din revizuirea anexei 17 de către cea de a treizeci și doua reuniune a Comitetului pentru securitatea aviației (AVSECP/32), care a avut loc în perioada 31 mai-4 iunie 2021;
- Amendamentul 29 la anexa 9 privind apariția de probleme sanitare în domeniul aviației și combaterea traficului de persoane, rezultat din recomandările celei de a douăsprezecea reuniuni a Grupului privind facilitarea (FALP/12), care a avut loc în perioada 13-23 iulie 2021.

(„actele avute în vedere”).

Obiectivele actelor avute în vedere sunt următoarele:

Amendamentul 178 la anexa 1

Introducerea capitolului 5 – Specificații pentru licențele personalului – în anexa 1 privind punerea în aplicare a unui sistem de licențe electronice pentru personal (EPL) în vederea îmbunătățirii eficienței și a recunoașterii globale a acestor licențe.

Se preconizează că amendamentul va deveni aplicabil la 3 noiembrie 2022.

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I

În ceea ce privește operațiunile cu timp de deviere prelungit (EDTO), amendamentul urmărește să modifice capitolul 4 și să elimine în întregime apendicele C. Schimbarea este legată de sistemele EDTO semnificative și intenționează să clarifice faptul că restricția cu cea mai mare limitare privind timpul de deviere EDTO nu poate fi depășită și că acest lucru va trebui luat în considerare la dispecerizare. Anexa C, care este un material orientativ, se elimină, deoarece manualul EDTO (Doc 10085) conține un set complet de orientări privind EDTO.

În ceea ce privește vestele de salvare pentru copiii sub doi ani, amendamentul urmărește să introducă o nouă notă la anexa 6 partea I cu orientări suplimentare privind transportul vestelor de salvare pentru copiii sub doi ani. Statele contractante nu au obligația legală de a notifica respectarea notelor sau diferențele față de note.

În ceea ce privește sistemele de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS), pe baza unei analize a accidentelor recente, amendamentul urmărește să ridice la nivel de standard recomandarea existentă din anexa 6 partea I privind GPWS pentru aeronavele cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de 5 700 kg sau mai puțin și autorizate să transporte mai mult de cinci, dar maximum nouă pasageri.

În ceea ce privește sistemele de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei (ROAAS), amendamentul urmărește să introducă un nou standard, împreună cu definiții noi în capitolul 1, care să impună utilizarea ROAAS pentru aeronavele de transport aerian comercial, pe baza unui sistem *forward-fit* (de ajustare progresivă).

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II și amendamentul 24 la anexa 6 partea III privind minimele de operare pe aerodrom bazate pe cerințele de performanță (PBAOM) și înregistratoarele de date de zbor

În ceea ce privește creditul operațional în contextul PBAOM, conceptul PBAOM oferă posibilitatea acordării unui credit operațional, și anume aplicarea unor minime mai scăzute, pe baza performanței sistemelor infrastructurii terestre și a sistemelor aeronavelor.

Unul dintre scopurile amendamentelor la anexa 6 este de a evita trimiterile la sisteme specifice – cum ar fi sistemele de vizualizare îmbunătățită (SEV) și dispozitivele de afișaj *head-up* (HUD) – și de a furniza un text mai generic, neutru din punct de vedere tehnologic, pentru a permite evoluții ulterioare în acest domeniu. O altă modificare este introducerea definițiilor aeronavelor de bază și avansate – aeronavele avansate au echipamente suplimentare, în plus față de cele necesare pentru operare, în comparație cu o aeronavă de bază care dispune doar de echipamentul necesar și care, prin urmare, nu este eligibilă pentru niciun credit operațional. Această modificare reprezintă o primă etapă în introducerea conceptului PBAOM în operațiunile comerciale, pentru a facilita înțelegerea conceptului și pentru a permite redactarea standardelor într-un mod mai generic.

În plus, apendicele H la anexa 6 partea I se elimină, deoarece informațiile privind utilizarea sistemelor automate de aterizare, a dispozitivelor de afișaj *head-up* și a sistemelor de vizualizare sunt incluse în prezent în Manualul privind operațiunile în toate condițiile meteorologice (Doc 9365). Statele contractante nu au obligația legală de a notifica respectarea materialelor orientative sau diferențele față acestea.

În ceea ce privește înregistratoarele de date zbor, amendamentul urmărește să modifice standardele existente în anexa 6 pentru a introduce cerințe privind producătorii și instalatorii de sisteme de înregistrare a datelor de zbor cu scopul de a furniza informațiile necesare pentru menținerea în stare de funcționare a înregistratoarelor de date zbor. Cerințele clarifică, de asemenea, periodicitatea unei sarcini de întreținere aplicabile înregistratorului de date de zbor.

Amendamentul 40 la anexa 6 partea II și amendamentul 17 la anexa 14 volumul I referitoare la dispozițiile privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor (RFF) pentru aviația generală (GA)

Amendamentele urmăresc să introducă o nouă recomandare în anexa 6 partea II secțiunea 2 (Operațiuni de aviație generală) și noi standarde în anexa 6 partea II secțiunea 3 (Avioane de mare capacitate și avioane cu turboreactoare) și în anexa 14 volumul I, la capitolul 9.

În ceea ce privește anexa 6 partea II secțiunile 2 și 3, amendamentele vizează să identifice în mod clar necesitatea ca operatorul să ia în considerare disponibilitatea echipamentelor și a serviciilor RFF pe un aerodrom de operare avut în vedere.

Recomandarea propusă în secțiunea 2 din anexa 6 partea II permite operatorilor de aviație generală afectați (în sistemul UE, operatorilor necomerciali NCO) să evalueze caracterul adecvat al aerodromului de operare avut în vedere și să includă disponibilitatea echipamentelor pentru RFF în această evaluare. În cazul operatorilor care intră sub incidența secțiunii 3 a anexei 6 partea II (în sistemul UE, operatorii necomerciali NCC), care trebuie să dispună de un sistem de management al siguranței (SMS), necesitatea de a lua în considerare echipamentele pentru RFF adecvate atunci când aleg aerodromul pe care să opereze ar trebui abordată în cadrul SMS al operatorului.

În plus, OACI propune excluderea aviației generale din dispozițiile privind RFF din anexa 14 – Aerodromuri, volumul I – Proiectarea aerodromului și operațiuni. Unele state interpretează textul actual în sensul că toate aerodromurile, indiferent de dimensiunea și tipul operațiunilor, trebuie să dispună de echipamente pentru RFF dedicate. Pentru aerodromurile mici, exclusiv de aviație generală, acest lucru creează o sarcină majoră și a condus la restricționarea orelor de operare sau chiar la închiderea unor aerodromuri. Închiderea temporară sau limitarea numărului de ore de funcționare ale aeroporturilor reprezintă în sine un pericol, în special pentru aeronavele de aviație generală, care au o gamă mai limitată de combustibili, sunt adesea limitate la operațiuni pe timp de zi și sunt mai constrânse de condițiile meteorologice. Actuala cerință privind RFF nu este proporțională, în principal deoarece este puțin probabil ca masa redusă, vitezele de decolare și de aterizare și capacitatea limitată de combustibil a aeronavelor mici de aviație generală să producă tipul de accident la decolare sau la aterizare care ar necesita prezența unei brigăzi de pompieri pe aerodrom.

Amendamentul 24 la anexa 6 partea III

În ceea ce privește heliporturile alternative offshore pentru operațiuni cu elicoptere cu rază lungă de acțiune, amendamentul urmărește modificarea standardelor și practicilor recomandate, mai exact să elimine practica actuală recomandată de a nu utiliza heliporturile alternative offshore în zone ostile. În prezent, se impune operatorului să ia în considerare toți factorii relevanți atunci când stabilește utilizarea acestora. Modificarea permite unui operator să planifice utilizarea unui heliport alternativ offshore într-o zonă ostilă, sub rezerva finalizării

unei evaluări a riscurilor. Intenția este ca operatorul să gestioneze în condiții de siguranță și în mod eficient sarcina utilă optimizată în raport cu cerințele privind combustibilul, raza de acțiune și devierea, menținând, în același timp, cel puțin nivelul de siguranță echivalent cu cel prevăzut în dispoziția actuală.

În ceea ce privește transportul de mărfuri periculoase cu elicopterul, amendamentul vizează să includă un nou capitol 12 în anexa 6 partea III. În prezent, nu există standarde adecvate în partea III, în special în ceea ce privește dispozițiile referitoare la responsabilitățile statului operatorului. Astfel de dispoziții sunt necesare pentru a aborda supravegherea în condiții de siguranță a operațiunilor cu mărfuri periculoase și pentru a clarifica cerințele pentru operatorii care nu sunt autorizați să transporte mărfuri periculoase. Dispozițiile se bazează pe cele incluse în anexa 6 partea I și au fost adaptate pentru anexa 6 partea III. Dispozițiile sunt conforme cu Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al mărfurilor periculoase (Doc 9284, Instrucțiuni tehnice).

Se preconizează că amendamentele la anexa 6 părțile I, II și III și la anexa 14 volumul I vor deveni aplicabile la 3 noiembrie 2022.

Amendamentul 7 la anexa 7

Amendamentul vizează să faciliteze transferul unei aeronave dintr-un stat în altul, să armonizeze practica actuală, precum și să promoveze transparența și coerența în schimbul de date privind proprietatea aeronavelor între state.

În ceea ce privește înmatricularea aeronavei, amendamentul urmărește să modifice certificatul de înmatriculare pentru a indica faptul că acesta este eliberat fie proprietarului aeronavei, fie operatorului aeronavei, fie altei entități. Această modificare urmărește să reflecte practicile comerciale actuale din sectorul aviației, cum ar fi leasingul, în cazul în care aeronava este operată de o entitate diferită de proprietarul aeronavei.

În ceea ce privește radierea aeronavelor, amendamentul vizează să introducă o cerință de eliberare a unui certificat de radiere a aeronavei atunci când o aeronavă este radiată. În prezent, nu sunt standardizate nici formatul și nici informațiile din notificările sau certificatele de radiere emise de multe state, ceea ce duce la întârzieri în înregistrare.

Se preconizează că amendamentul 7 la anexa 7 va deveni aplicabil de la 2 noiembrie 2023. Cu toate acestea, se preconizează că dispozițiile referitoare la certificatul de înregistrare vor deveni aplicabile de la 26 noiembrie 2026.

Amendamentul 109 la anexa 8

Amendamentul vizează să modifice standardele și practicile recomandate din anexa 8 pentru a îmbunătăți claritatea și pentru a se asigura că statele care aprobă orice modificare și reparație (și anume, statele care modifică proiectul) au o înțelegere clară a responsabilității lor în materie de continuitate a navigabilității și să clarifice capacitățile de proiectare ale măsurilor de stingere a incendiilor în compartimentul de marfă în cazul avioanelor de mare capacitate, al elicopterelor și al avioanelor mici. De asemenea, se adaugă o notă care clarifică faptul că dispozițiile propuse în capitolul 6 partea II nu împiedică o întreprindere de întreținere să efectueze lucrări de întreținere la aeronavele care nu sunt înmatriculate în statul care a eliberat autorizația întreprinderii de întreținere și la aeronavele neînmatriculate. Statele contractante nu au obligația legală de a notifica respectarea notelor sau diferențele față de note.

Data de la care se aplică amendamentul 109 la anexa 8 este 3 noiembrie 2022.

Amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV

Amendamentul vizează să modifice standardele și practicile recomandate existente în anexa 10 volumul IV, pentru a introduce sistemul X de evitare a coliziunii în zbor (ACAS X) pentru a îmbunătăți siguranța, a reduce alertele inutile, a integra noi proceduri și a permite utilizarea altor surse de supraveghere pentru a sprijini noi tipuri de aeronave, precum și pentru a reduce apariția alertelor false ale sistemului ACAS. Se preconizează că amendamentul va deveni aplicabil la 3 noiembrie 2022.

Amendamentul 18 la anexa 17

Amendamentul urmărește să introducă noi standarde și practici recomandate și/sau să modifice standardele și practicile recomandate existente din anexa 17 la Convenția de la Chicago referitoare la cultura securității, programele de securitate ale operatorilor de aeronave, metodele de detectare a explozivilor din bagajele de cală, precum și programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile. Se preconizează că amendamentul 18 va deveni aplicabil în noiembrie 2022.

Amendamentul 29 la anexa 9

Amendamentul 29 propus la anexa 9 include, printre altele, dispoziții noi și/sau revizuite privind urgențele în domeniul sănătății publice, securitatea documentelor de călătorie și documentația medicală, zborurile umanitare și de repatriere, facilitarea transportului aerian al persoanelor cu handicap, asistența acordată victimelor accidentelor aviatice și familiilor acestora, traficul de persoane și o modificare minoră a unei note privind datele din registrul cu numele pasagerilor (PNR) pentru a specifica termenul „push”.

În special în ceea ce privește sănătatea, la 15 aprilie 2020, Comitetul pentru transport aerian (ATC) (C-DEC 219/3) a aprobat mandatul unui grup operativ privind revizuirea tuturor standardelor și practicilor recomandate din anexa 9 referitoare la sănătate și a materialelor de orientare corespunzătoare, elaborarea de propuneri pentru dispoziții noi sau revizuite din anexa 9 și redactarea de materiale de orientare relevante. Acestea sunt menite să asigure măsuri eficiente ale OACI pentru ca statele să pună în aplicare, prin intermediul autorităților aeronautice, cerințe pentru operatorii de aeronave și de aeroporturi, precum și pentru alte părți interesate.

Luând în considerare includerea unor standarde și practici recomandate noi și revizuite legate de sănătate, grupul orientativ a propus noi definiții și modificări pentru capitolul 1 (dezinsecția și dezinfectarea aeronavelor), capitolul 6 (privind planul de urgență al aerodromului pentru a include epidemiile), capitolul 8 (privind colectarea documentației medicale, promovarea soluțiilor digitale atunci când este posibil) și a convenit asupra instituirii unui nou capitol (capitolul 10) în anexa 9 – Facilitare. Noul capitol 10 își propune să grupeze standardele și practicile recomandate, atât noi cât și revizuite, legate de sănătate, inclusiv mutarea unora dintre cele existente legate de sănătate de la alte capitole din anexa 9 la noul capitol 10 propus. Acest capitol va cuprinde 3 secțiuni: - A. Reglementări sanitare internaționale și măsuri conexe, B. Inspecția documentației medicale și C. Prevenirea și atenuarea bolilor transmisibile. Cu toate acestea, din cauza activităților intense privind standardele și practicile recomandate noi și revizuite și a constrângerilor de timp, grupul operativ nu a reușit să grupeze standardele și practicile recomandate pentru a institui pe deplin un nou capitol 10.

În cadrul celei de a 12-a reuniuni, Grupul privind facilitarea a examinat și a integrat în raportul său final recomandările grupului operativ și standardele și practicile recomandate propuse cu note suplimentare. Unele standarde și practici recomandate au fost modificate în timpul reuniunii comitetului, ajungându-se, la final, la un consens în rândul participanților. Discuțiile au vizat politica de depistare a contactilor și statutul documentației medicale la

intrare sau în tranzit. În plus, comitetul a convenit să introducă modificări minore ale formularului de localizare a pasagerilor.

Mai mult, strategia cuprinzătoare a fost elaborată de grupul de lucru privind traficul de persoane al Grupului privind facilitarea din cadrul OACI (WGHT). Aceasta include elaborarea de orientări și acordarea de asistență statelor membre pentru:

- a) crearea și punerea în aplicare a unei strategii cuprinzătoare privind facilitarea pentru combaterea traficului de persoane în aviația civilă; și
- b) stabilirea de politici și protocoale privind răspunsul la un incident (incidente) suspectat(e) de trafic de persoane, care să includă orientări clare de raportare către agențiile de aplicare a legii, care să răspundă cazurilor potențiale de trafic de persoane și să promoveze coordonarea între agențiile de stat, între state și cu părțile interesate (inclusiv aeroporturi și companii aeriene).

Prezenta strategie cuprinzătoare completează politicile, orientările și alte resurse existente ale OACI în materie de combatere a traficului de persoane, care au fost dezvoltate pentru a ghida sectorul aviației în eforturile lor de combatere a traficului de persoane, inclusiv o rezoluție generală, două practici recomandate, orientări privind formarea, orientări privind raportarea, un program de formare și un sondaj în rândul statelor membre.

Se preconizează că aceste modificări evidențiate în amendamentul 29 vor deveni aplicabile în noiembrie 2022.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE LUATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

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

Amendamentul 178 la anexa 1 privind recunoașterea globală a licențelor electronice ale personalului (EPL)

Ca răspuns la recomandările formulate în cadrul celei de a 39-a sesiuni a Adunării OACI, secretariatul OACI a analizat fezabilitatea elaborării de standarde în anexa 1 – Acordarea licențelor personalului pentru punerea în aplicare a unui sistem electronic de acordare a licențelor personalului cu scopul de a spori siguranța și eficiența. Analiza a arătat că un amendament la anexa 1 care să permită utilizarea opțională a licențelor personalului în format electronic este fezabilă atât timp cât s-a acordat o atenție deosebită evitării impunerii unei sarcini inutile asupra altor state care ar trebui să verifice autenticitatea și valabilitatea unei licențe. A fost înființat un grup operativ pentru licențele electronice ale personalului (EPL-TF), căruia i s-a încredințat, printre altele, sarcina de a revizui analiza efectuată de Secretariatul OACI și de a elabora propuneri de dispoziții care să analizeze cu atenție acceptarea licențelor electronice de către alte state.

Statele membre au fost consultate cu privire la modificările propuse prin scrisoarea OACI, AN 12/1.1.25-20/112, adresată statelor, inclusiv cu privire la propunerile de modificare a anexei 1 la Convenția de la Chicago.

Modificările propuse inițial în scrisoarea AN 12/1.1.25-20/112 adresată statelor se referă la introducerea licențelor electronice ale personalului pe dispozitivele de afișare electronică mobile autonome, în plus față de licențele eliberate pe hârtie de primă calitate sau pe alte materiale adecvate, inclusiv pe carduri din plastic.

În urma recomandării AESA privind scrisoarea AN 12/1.1.25-20/112 adresată statelor, multe state membre ale UE au recunoscut avantajele relevante oferite de o licență electronică și nu prevăd niciun dezavantaj specific.

Modificările avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei¹ și Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei². Noile standarde și practici recomandate ale OACI vor trebui introduse în legislația UE pentru a modifica cadrul juridic actual cu scopul de a reglementa formatul, tipul și certificarea dispozitivelor de afișare electronice mobile autonome, precum și posibilitatea de a accesa datele relevante cu și fără conexiune la internet, protejând în același timp integritatea, viața privată și siguranța datelor cu caracter personal.

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III și amendamentul 17 la anexa 14 volumul I

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I privind operațiunile cu timp de deviere prelungit (EDTO) ar trebui transpus în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei³.

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I privind vestele de salvare pentru copiii sub doi ani corespunde normelor existente în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, care vizează echiparea și depozitarea vestelor de salvare sau a dispozitivelor de plutire echivalente pentru copiii sub doi ani. Același lucru este valabil și pentru sistemele de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS). AESA a prezentat informații în sprijinul analizei cost-beneficiu efectuate de OACI. Analiza în cauză a identificat un raport cost-beneficiu pozitiv pentru prezenta modificare pe baza unui sistem *forward-fit* (de ajustare progresivă), dar nu suficient pentru a justifica un sistem *retrofit* (de punere în conformitate retroactivă). Nu va fi necesară nicio modificare a normelor UE.

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I privind sistemele de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei (ROAAS) corespunde normelor existente în Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei⁴. Nu va fi necesară nicio modificare a normelor UE.

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II și amendamentul 24 la anexa 6 partea III referitoare la creditul operațional în contextul minimelor de operare pe aerodrom bazate pe cerințele de performanță (PBAOM) corespund normelor existente în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei. Nu va fi necesară nicio modificare a normelor UE.

Amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II și amendamentul 24 la anexa 6 partea III privind înregistratoarele de date de zbor. Investigarea

¹ 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.

² Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei, JO L 63, 6.3.2015, p. 1-122.

³ 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.

⁴ Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012, JO L 106, 24.4.2015, p. 18-22.

accidentelor și incidentelor grave de către mai multe state a fost împiedicată deoarece sistemele de înregistrare a datelor de zbor (sistemul înregistratorului de date de zbor și/sau sistemul înregistratorului de voce din cabina de pilotaj) instalate pe aeronava în cauză nu au fost menținute în stare de funcționare. Acest lucru a creat probleme în fișierele de înregistrare extrase din înregistratoarele de date de zbor (cum ar fi informații lipsă, valori ale parametrilor invalide sau înregistrări audio neinteligibile). Unul dintre factorii care contribuie la această problemă este faptul că informațiile pentru menținerea în stare de funcționare a sistemelor de înregistrare a datelor de zbor sunt adesea incomplete. Operatorii asigură funcționarea neîntreruptă a sistemelor de înregistrare a datelor de zbor, dar în lipsa informațiilor corespunzătoare nu pot îndeplini această cerință.

Propunerile din scrisoarea OACI SP 55/4-20/94 adresată statelor modifică standardele OACI din apendicele 8 la anexa 6 partea I, apendicele 2.3 la anexa 6 partea II și apendicele 4 la anexa 6 partea III. Propunerile în cauză:

1. modifică standardele OACI aplicabile producătorului sistemului de înregistrare a datelor de zbor și introduc standarde OACI aplicabile instalatorului sistemului de înregistrare a datelor de zbor, cu scopul de a solicita ca aceste organizații să furnizeze informații suficiente pentru ca operatorii să poată menține în stare de funcționare înregistratoarele de date de zbor;
2. modifică standardele OACI aplicabile unei sarcini de întreținere a înregistratorului de date de zbor (așa-numita „calibrare a înregistratorului de date de zbor”) pentru a clarifica periodicitatea acesteia.

Într-o recomandare de răspuns la scrisoarea adresată statelor, care a fost trimisă statelor membre ale UE, AESA a sprijinit intenția amendamentelor propuse descrise la punctul 1, dar a sugerat unele modificări privind formularea acestora. În ceea ce privește punctul 2, AESA a comentat că unul dintre standardele OACI propuse spre modificare ar trebui, în schimb, eliminat.

Douăsprezece state membre ale UE au reiterat analiza și observațiile AESA în răspunsul lor la scrisoarea OACI SP 55/4-20/94 adresată statelor. Celelalte state membre ale UE nu au răspuns la scrisoarea respectivă.

În urma consultării cu privire la scrisoarea SP 55/4-20/94 adresată statelor, modificările fără caracter editorial propuse de AESA și de statele membre ale UE au fost acceptate de Secretariatul OACI, cu excepția standardului OACI pe care AESA l-a propus spre eliminare. Amendamentele avute în vedere nu vor afecta regulamentele UE, dar, cel mai probabil, vor conduce la schimbarea anumitor AMC cu norme Air OPS și/sau la modificări minore ale specificațiilor de certificare (CS-ETSO, CS-25 și CS-29).

Amendamentul 40 la anexa 6 partea II și amendamentul 17 la anexa 14 volumul I referitoare la dispozițiile privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor (RFF) pentru aviația generală (GA) ar trebui transpuse în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei și, respectiv, în Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei⁵.

Amendamentul 24 la anexa 6 partea III privind heliporturile alternative offshore pentru operațiuni cu elicoptere cu rază lungă de acțiune propune criterii de siguranță, precum și

⁵ Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 44, 14.2.2014, p. 1-34.

necesitatea unei aprobări. Propunerile respective corespund normelor din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei. Nu va fi necesară nicio modificare a regulamentelor UE.

Amendamentul 24 la anexa 6 partea III referitor la mărfurile periculoase nu necesită nicio modificare a regulamentelor UE, deoarece Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei face trimitere direct la anexa 18 a OACI și la instrucțiunile tehnice aferente.

Amendamentul 7 la anexa 7 privind înmatricularea, radierea și transferul înmatriculării aeronavelor

Amendamentul 7 la anexa 7 stabilește modalitățile de punere în aplicare a înmatriculării aeronavelor, prin adaptarea modelului certificatului de înmatriculare și introducerea unui model de certificat de radiere.

În timp ce certificatele de înmatriculare sau de radiere a aeronavelor nu sunt în prezent reglementate de legislația UE, amendamentul 7 la anexa 7 se referă la un domeniu reglementat de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008⁶, care stabilește cadrul general de înmatriculare a aeronavelor la nivelul UE. Principiul care ghidează amendamentul 7 la anexa 7 pentru a facilita transferul aeronavelor dintr-un stat în altul corespunde normelor din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

Amendamentul 109 la anexa 8 privind responsabilitățile statului în cazul modificărilor și reparațiilor efectuate de terți

Amendamentul la anexa 8 partea I și partea II capitolul 4 clarifică responsabilitățile statului de proiectare a modificării și diferențiază în mod corespunzător de statul inițial de proiectare sau de producție al aeronavei, motorului sau elicei. Acestea includ primirea și evaluarea informațiilor privind defectele, precum și elaborarea și distribuirea informațiilor obligatorii privind continuitatea navigabilității. Noile standarde și practici recomandate se limitează numai la clarificarea responsabilităților privind informațiile obligatorii referitoare la continuitatea navigabilității deoarece standardele și practicile recomandate existente impun deja ca proiectarea și/sau fabricarea modificărilor și/sau reparațiilor respective să fie acceptabile pentru statul de înmatriculare al aeronavei afectate.

Sistemul pentru ca AESA să își îndeplinească responsabilitatea (în calitate de stat de proiectare sau de stat de proiectare a modificării) este deja prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei⁷. Acest sistem include primirea și evaluarea informațiilor privind defecțiunile, precum și elaborarea și distribuirea informațiilor obligatorii privind continuitatea navigabilității.

Amendamentul 109 la anexa 8 referitoare la dispozițiile privind stingerea incendiilor în compartimentul de marfă

Amendamentul clarifică capacitățile de proiectare ale măsurilor de stingere a incendiilor în compartimentul de marfă în avioanele de mare capacitate. Prezentul amendament nu introduce noi cerințe pentru flota actuală. În schimb, acesta aliniaza formularea la ceea ce se

⁶ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

⁷ 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.

cere la nivelul codurilor actuale de navigabilitate ale statelor de proiectare care au fost deja acceptate pentru flota existentă și se aplică aeronavelor nou proiectate.

Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei nu este afectat de aceste standarde și practici recomandate propuse, deoarece cerințele aferente sunt deja reflectate în specificația de certificare (CS-25 „Avioane de mare capacitate”) emisă de AESA în conformitate cu articolul 76 punctul 3 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

În plus, amendamentul introduce noi dispoziții care impun (pentru avioanele de mare capacitate) și recomandă (pentru elicoptere și avioane mici) titularului aprobării de proiect să furnizeze operatorului informații privind capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă, astfel cum sunt certificate pentru aeronavele nou fabricate și pentru prototipuri. AESA a participat la elaborarea standardelor și practicilor recomandate în cauză și consideră că acestea vor sprijini operatorii în stabilirea limitărilor sistemelor specifice de stingere a incendiilor în compartimentul de marfă al aeronavelor.

Aceste noi standarde și practici recomandate vor afecta Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei. AESA intenționează să programeze o sarcină de reglementare pentru a transpune aceste standarde și practici recomandate, odată ce acestea vor fi adoptate de Consiliul OACI.

Amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV

După data punerii în aplicare, va exista o flotă mixtă de aeronave echipate cu ACAS X/TCAS 7.1, care ar trebui să funcționeze cu sistemele de la sol. Impactul unei astfel de flote echipate cu echipamente mixte asupra ANSP trebuie să fie identificat și detaliat în continuare de OACI. Deși scrisoarea anterioară adresată statelor nu surprinde acest lucru, pentru a facilita investigarea incidentelor, ANSP ar trebui să își actualizeze sistemul la sol pentru a extrage numărul de identificare a software-ului ACAS. În plus, este posibil ca ANSP care utilizează avertizările de decizie să trebuiască să adapteze decodarea raportului privind avertizările de decizie, în funcție de informațiile detaliate din raportul respectiv care sunt afișate pe ecranele controlorilor lor. Întrucât există diferențe operaționale între ACAS II și ACAS Xa, impactul acestor diferențe trebuie detaliat în manualul ACAS (Doc 9863).

Pentru operatorii de aeronave, impactul va fi limitat, deoarece introducerea echipamentului ACAS X este opțională. Principalele diferențe privind ACAS X constau în logica de evitare a coliziunii și sursele datelor de supraveghere. Întrucât algoritmul de evitare este transparent pentru pilot și având în vedere probabilitatea redusă ca un pilot să primească o avertizare de decizie ACAS II, precum și faptul că procedurile rămân nemodificate, se poate argumenta că este posibil ca pregătirea să nu fie necesară. Cu toate acestea, în timpul unor potențiale situații de conflict în care este necesară intervenția unui sistem de evitare a coliziunii în zbor (ACAS), ACAS Xa va furniza avize de decizie a căror sincronizare, durată și secvențialitate a alertelor e similară, dar nu identică cu cea a TCAS II versiunea 7.1. Deoarece se preconizează că această versiune optimizată privind siguranța va reduce alertele inutile în situațiile care nu implică conflicte, este posibil ca avertizările de decizie ACAS Xa să nu fie emise în aceleași condiții ca și TCAS II versiunea 7.1.

Întrucât există diferențe operaționale între ACAS II cu versiunea 7.1 a sistemului de evitare a coliziunii și ACAS Xa (chiar dacă procedurile sunt aceleași), diferențele ar trebui să fie reflectate. De fapt, amendamentul prevede că materialele de orientare referitoare atât la sistemele conforme cu TCAS 7.1, cât și la sistemele conforme cu ACAS X sunt incluse în manualul privind sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS) (Doc 9863). Cu toate acestea, până în prezent, modificările aduse manualului ACAS (Doc 9863) nu au fost finalizate.

Cadrul european de reglementare ar trebui actualizat pentru a include utilizarea ACAS X.

Regulamentele afectate și/sau materialele de orientare aferente includ Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei⁸ – Cerințe privind utilizarea spațiului aerian și proceduri de operare pentru evitarea coliziunii în zbor și Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei – Operațiuni aeriene. Alte reglementări și mijloacele acceptabile de conformare și materialele de orientare respective ale acestora pot fi afectate. Specificațiile de certificare AESA pentru comunicații, navigație și supraveghere aeronautică (CS-ACNS), precum și specificațiile de certificare pentru ordinele standardelor tehnice europene (CS-ETSO) ar necesita, de asemenea, actualizări.

Amendamentul 18 la anexa 17

În cadrul celei de a treizeci și doua reuniuni, care a avut loc online în perioada 31 mai-4 iunie 2021, Grupul pentru securitatea aviației al OACI a revizuit anexa 17. În cadrul celei de a unsprezecea reuniuni a celei de a 223-a sesiuni, care a avut loc la 25 iunie 2021, Consiliul OACI a luat în considerare propunerile de modificare a anexei 17. Secretarul general al OACI a informat statele cu privire la propunerea de amendament 18 la anexa 17 prin scrisoarea AS 8/2.1-21/48 Confidențial din 20 iulie 2021 adresată statelor.

Modificările propuse introduc noi standarde și practici recomandate și/sau modifică standardele și practicile recomandate existente în anexa 17 referitoare la cultura securității, programele de securitate ale operatorilor de aeronave, metodele de detectare a explozivilor din bagajele de cală, precum și programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile.

Majoritatea dispozițiilor noi sau revizuite introduse prin amendamentul 18 la anexa 17 nu vor necesita nicio modificare a dreptului Uniunii, deoarece acestea fac deja parte din dreptul Uniunii. Cu toate acestea, un nou standard introdus în domeniul măsurilor de securitate preventive necesită o modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei⁹. O astfel de modificare va asigura faptul că procedurile instituite pentru gestionarea bagajelor neidentificate vor fi extinse pentru a include și obiectele suspecte.

Amendamentul 29 la anexa 9

Majoritatea dispozițiilor noi sau revizuite propuse prin amendamentul 29 la anexa 9 nu necesită nicio modificare a dreptului Uniunii, întrucât dreptul Uniunii conține deja aceste standarde. În ceea ce privește partea referitoare la traficul de persoane, legislația națională referitoare la transport include Decizia-cadru a Consiliului Uniunii Europene din 2002 privind consolidarea cadrului penal pentru a preveni facilitarea intrării, tranzitului și șederii neautorizate¹⁰, Convenția din 2005 a Consiliului Europei privind lupta împotriva traficului de ființe umane¹¹ și Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 2011 privind prevenirea și combaterea traficului de persoane și protejarea victimelor acestuia¹². În ceea ce

⁸ Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei din 16 decembrie 2011 de stabilire a unor cerințe comune privind utilizarea spațiului aerian și a unor proceduri comune de operare pentru evitarea coliziunii în zbor, JO L 336, 20.12.2011, p. 20-22.

⁹ 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, JO L 299, 14.11.2015, p. 1-142.

¹⁰ Decizia-cadru a Consiliului din 28 noiembrie 2002 privind consolidarea cadrului penal pentru a preveni facilitarea intrării, tranzitului și șederii neautorizate, JO L 328, 5.12.2002, p. 1-3.

¹¹ Convenția Consiliului Europei privind lupta împotriva traficului de ființe umane (CETS Nr. 197) disponibilă la adresa <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Directiva 2011/36/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2011 privind prevenirea și combaterea traficului de persoane și protejarea victimelor acestuia, JO L 101, 15.4.2011, p. 1-11.

privește PNR, a fost modificată numai o notă de informare pentru a specifica termenul „push”. Aceste elemente sunt deja reglementate de Directiva 2016/681 privind utilizarea datelor din registrul cu numele pasagerilor (PNR) pentru prevenirea, depistarea, investigarea și urmărirea penală a infracțiunilor de terorism și a infracțiunilor grave¹³.

3.2. Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii

Uniunea recunoaște necesitatea stabilirii unui cadru de reglementare armonizat la nivel internațional.

Punerea în aplicare a unui sistem electronic de licențe este considerată un avantaj și ar trebui sprijinită.

Amendamentele propuse pentru anexele 6 și 14 volumul I vizează heliporturile alternative offshore, operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor pentru aviația generală, precum și o serie de orientări rezultate în urma celei de a 5-a și a 6-a reuniuni a grupului de experți în operațiuni de zbor, precum și funcționarea neîntreruptă a înregistratoarelor de date de zbor. Deoarece majoritatea noilor amendamente aduse anexei 6 corespund normelor existente ale UE, iar celelalte modificări sunt considerate adecvate, poziția propusă pentru a fi adoptată în numele Uniunii este de a sprijini modificările.

Întrucât majoritatea noilor standarde și practici recomandate în cadrul amendamentului 109 la anexa 8 corespund normelor existente ale UE, iar celelalte sunt considerate adecvate, poziția propusă pentru a fi adoptată în numele Uniunii este de a sprijini propunerea.

În plus, Uniunea recunoaște necesitatea de a asigura niveluri armonizate de siguranță și de a pune în aplicare tehnologii îmbunătățite, astfel cum s-a propus în amendamentul la anexa 10 volumul IV.

Prin urmare, poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu privire la amendamentele propuse la Convenția de la Chicago, cu condiția adoptării de către Consiliul OACI a amendamentelor propuse fără modificări substanțiale, ar trebui să fie aceea de a nu notifica o dezaprobare și de a notifica conformarea cu măsurile adoptate ca răspuns la scrisorile respective ale OACI adresate statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele OACI nou adoptate după data prevăzută pentru aplicarea standardelor respective, și anume 3 noiembrie 2022, o diferență față de standardele respective ar trebui notificată OACI, dar numai pentru perioada necesară finalizării punerii lor în aplicare în dreptul Uniunii.

Amendamentul 18 propus la anexa 17 include, printre altele, dispoziții noi și/sau revizuite privind: o nouă practică recomandată privind cultura securității, un nou standard privind programele de securitate ale operatorilor de aeronave, un nou standard privind metodele de detectare a explozibililor din bagajele de cală, precum și un nou standard care să prezinte elementele esențiale ale unui program național de control al calității în domeniul securității aviației civile.

Toate aceste dispoziții vizează consolidarea nivelului de referință în materie de securitate aeronautică la scară mondială și, prin urmare, ar trebui să fie sprijinite în întregime. Majoritatea dispozițiilor propuse fac deja parte din dreptul Uniunii și, prin urmare, sunt puse în aplicare de statele membre.

¹³ Directiva (UE) 2016/681 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind utilizarea datelor din registrul cu numele pasagerilor (PNR) pentru prevenirea, depistarea, investigarea și urmărirea penală a infracțiunilor de terorism și a infracțiunilor grave, JO L 119, 4.5.2016, p. 132-149.

Scopul amendamentului 7 la anexa 7 este de a facilita transferul aeronavelor dintr-un stat în altul. Permițând înmatricularea aeronavelor într-un alt stat membru sau într-o țară terță, normele UE existente se bazează pe același principiu. Prin urmare, acest amendament ar trebui sprijinit.

Amendamentul 29 la anexa 9 vizează îmbunătățirea gradului de pregătire pentru viitoarele pandemii, învățămintele desprinse în urma pandemiei de COVID-19 și stabilirea unui prim răspuns adecvat în materie de sănătate la orice pandemii viitoare, dar și combaterea în continuare a traficului de persoane prin elaborarea unei strategii extinse. În plus, acest amendament conține modificări minore, dar utile, privind zborurile de repatriere și transportul aerian al pasagerilor cu handicap, precum și o modificare a unei note din secțiunea privind PNR. Prin urmare, acest amendament ar trebui sprijinit.

4. TEMEII 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 respectiv¹⁴.

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”¹⁵.

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

În conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde și practici recomandate internaționale, desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago. Acestea sunt acte cu efecte juridice. Anumite efecte juridice ale acestor acte pot depinde de transmiterea de notificări privind 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.

Majoritatea actelor avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, Regulamentul (UE) 2018/1139 al Comisiei, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, Regulamentul

¹⁴ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

¹⁵ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

(UE) nr. 139/2014 al Comisiei, Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului adoptat cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul adoptat urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie 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 225-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește adoptarea preconizată a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI. În prezent, în Consiliul OACI sunt reprezentate șapte state membre.
- (3) În conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde și practici recomandate (SARP) internaționale și le poate desemna ca anexe la Convenția de la Chicago.
- (4) În cadrul celei de a 225-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 178 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III, amendamentul 7 la anexa 7, amendamentul 109 la anexa 8, amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV, amendamentul 17 la anexa 14 volumul I, amendamentul 18 la anexa 17 și amendamentul 29 la anexa 9 la Convenția privind aviația civilă internațională.
- (5) Principalul scop al amendamentului la anexa 1 este de a permite punerea în aplicare a unui sistem electronic de acordare a licențelor personalului, cu scopul de a îmbunătăți eficiența.
- (6) Principalul scop al amendamentelor la anexa 6 părțile I, II și III este de a consolida cadrul juridic al Convenției de la Chicago pentru funcționarea neîntreruptă a înregistratoarelor de date de zbor, de a îmbunătăți claritatea dispozițiilor referitoare la operațiunile cu timp de deviere prelungit (EDTO) și vestele de salvare pentru copii

sub doi ani, de a mandata sisteme de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS) pe anumite avioane, de a adăuga un nou standard pentru echiparea avioanelor în anumite condiții cu sisteme de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei (ROAAS), de a acorda credite operaționale în contextul minimelor de operare pe aerodrom bazate pe cerințele de performanță (PBAOM), de a se asigura că pe aerodromul de operare avut în vedere sunt disponibile echipamente și servicii adecvate pentru salvare și pentru lupta împotriva incendiilor (RFF), de a actualiza dispozițiile referitoare heliporturile alternative offshore pentru operațiunile cu elicoptere pe distanțe lungi pentru a determina aerodromurile alternative, de a adăuga dispoziții referitoare la transportul mărfurilor periculoase cu elicoptere și de a actualiza dispozițiile privind pregătirea aferentă.

- (7) Principalul scop al amendamentului la anexa 14 volumul I privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor (RFF) pentru aviația generală este de a exclude aviația generală de la dispozițiile privind operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor din anexa 14.
- (8) Scopul principal al amendamentului la anexa 7 este de a facilita transferul aeronavelor dintr-un stat în altul prin adaptarea modelului certificatului de înmatriculare și prin introducerea unui model de certificat de radiere.
- (9) Principalul scop al amendamentului la anexa 8 este de a îmbunătăți claritatea și de a se asigura că statele care aprobă orice modificare și reparație au o înțelegere clară a responsabilității lor în materie de continuitate a navigabilității și de a clarifica capacitățile de proiectare ale măsurilor de stingere a incendiilor în compartimentul de marfă în cazul avioanelor de mare capacitate, al elicopterelor și al avioanelor mici.
- (10) Principalul scop al amendamentului la anexa 10 volumul IV este de a introduce ACAS X și de a reduce apariția alertelor false ale sistemului ACAS.
- (11) Principalul scop al amendamentului 18 la anexa 17 este de a introduce noi standarde și practici recomandate și/sau de a modifica standardele și practicile recomandate existente în anexa 17 referitoare la cultura securității, programele de securitate ale operatorilor de aeronave, metodele de detectare a explozivilor din bagajele de cală, precum și programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile.
- (12) Principalul scop al amendamentului 29 la anexa 9 este de a îmbunătăți gradul de pregătire al statelor pentru viitoarele pandemii, prin desprinderea învățămintelor în urma pandemiei de COVID-19 și prin stabilirea în anexa 9 a unui prim răspuns adecvat în materie de sănătate în cazul viitoarelor pandemii. Amendamentul abordează, de asemenea, combaterea traficului de persoane prin stabilirea unor standarde pentru o strategie cuprinzătoare. În plus, amendamentul conține modificări minore, dar utile, în ceea ce privește zborurile de repatriere și transportul aerian al pasagerilor cu handicap, precum și modificarea unei note din secțiunea de date din registrul cu numele pasagerilor (PNR) în care se specifică termenul „push”.
- (13) Este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, deoarece amendamentul 178 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III, amendamentul 7 la anexa 7, amendamentul 109 la anexa 8, amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV, amendamentul 17 la anexa 14 volumul I, amendamentul 18 la anexa 17, amendamentul 29 la anexa 9 la Convenția de la Chicago au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și

anume Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, Regulamentul (UE) 2018/1139 al Comisiei, Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei, Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei, Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

- (14) Poziția Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare cu privire la adoptarea preconizată a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția de la Chicago, astfel cum se precizează în scrisorile AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 și AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidențial, EC 6/3 – 21/67 ar trebui să sprijine în întregime prezentele amendamente. Această poziție trebuie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.
- (15) Poziția Uniunii după adoptarea de către Consiliul OACI a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția de la Chicago, care urmează să fie anunțată de secretarul general al OACI prin intermediul unei scrisori OACI adresată statelor, ar trebui să fie aceea de a nu înregistra dezaprobarea și de a notifica conformarea, cu condiția ca amendamentele să fie adoptate fără modificări substanțiale. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele și practicile recomandate nou adoptate după data preconizată de aplicare a acestora, o diferență față de respectivele standarde și practici recomandate specifice ar trebui notificată OACI în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago pentru perioada în care există abaterea.
- (16) Această poziție trebuie exprimată de către toate statele membre ale Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

1. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 225-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a sprijini în întregime amendamentul 178 la anexa 1, amendamentul 47 la anexa 6 partea I, amendamentul 40 la anexa 6 partea II, amendamentul 24 la anexa 6 partea III, amendamentul 7 la anexa 7, amendamentul 109 la anexa 8, amendamentul 91 la anexa 10 volumul IV, amendamentul 17 la anexa 14 volumul I, amendamentul 18 la anexa 17 și amendamentul 29 la anexa 9 la Convenția de la Chicago propuse.
2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, cu condiția adoptării de către Consiliul OACI, fără modificări substanțiale, a amendamentului 178 la anexa 1, a amendamentului 47 la anexa 6 partea I, a amendamentului 40 la anexa 6 partea II, a amendamentului 24 la anexa 6 partea III, a amendamentului 7 la anexa 7, a amendamentului 109 la anexa 8, a amendamentului 91 la anexa 10 volumul IV, a amendamentului 17 la anexa 14 volumul I, a amendamentului 18 la anexa 17 și a

amendamentului 29 la anexa 9 la Convenția de la Chicago, menționată la alineatul (1), este de a nu notifica dezaprobarea și de a notifica conformarea cu măsura adoptată ca răspuns la respectiva scrisoare OACI adresată statelor membre. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele și practicile recomandate adoptate după data preconizată de aplicare a acestora, trebuie notificată OACI o diferență față de respectivele standarde și practici recomandate.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 alineatul (1) este exprimată de statele membre care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună.

Poziția menționată la articolul 1 alineatul (2) este exprimată de statele membre.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu,
Președintele*