

Bruxelles, 5 mai 2026
(OR. en)

8879/26

**Dosar interinstituțional:
2026/0098 (NLE)**

**AVIATION 72
ICAO 16
RELEX 595**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	5 mai 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 181 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește amendamentul 19 la anexa 17 – <i>Securitatea aviației</i>

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 181 final.

Anexă: COM(2026) 181 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 5.5.2026
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește amendamentul 19 la anexa 17 – *Securitatea aviației*

EXPUNERE DE MOTIVE

1. **OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la

- (i) poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) cu privire la propunerile de amendamente la anexa 17 – *Securitatea aviației* la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), privind standardele și practicile recomandate referitoare la securitatea aviației.
- (ii) poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii după anunțarea de către OACI a adoptării amendamentului 19 la anexa 17 la Convenția de la Chicago, invitând statele contractante să notifice orice eventuale diferențe sau conformarea cu măsurile adoptate.

2. **CONTEXTUL PROPUNERII**

2.1. **Convenția privind aviația civilă internațională**

Convenția de la Chicago are ca scop să reglementeze transportul aerian internațional. Aceasta a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

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

2.2. **Organizația Aviației Civile Internaționale**

OACI 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.

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

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 prezent, Franța, Germania, Italia, Danemarca, Spania, Elveția și Polonia sunt reprezentate în Consiliul OACI.

UE are statut de observator în cadrul OACI.

2.3. **Actele avute în vedere ale Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale**

SARP privind securitatea aviației au fost adoptate de Consiliul OACI ca anexa 17 la Convenția de la Chicago.

În cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului OACI din iunie 2026, acesta ar trebui să examineze amendamentele propuse la anexa 17. La 12 decembrie 2025, statelor OACI le-a fost trimisă o scrisoare adresată statelor¹, conținând propuneri de text și li s-au solicitat observații.

¹ AS 8/2.1-25/95 Confidențial.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Amendamentele propuse și relația acestora cu normele existente ale Uniunii

Amendamentele propuse, astfel cum figurează în scrisoarea adresată statelor menționată mai sus, includ: noi definiții privind pasagerii și bagajele în transfer și privind pasagerii și bagajele în tranzit; o definiție revizuită a factorilor umani; o practică recomandată revizuită privind factorii umani și un standard revizuit privind controalele sau examinările de securitate ale aeronavei.

Obiectul actului avut în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE, întrucât actele avute în vedere pot aduce atingere normelor comune sau pot modifica domeniul de aplicare al acestora, și anume:

— Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002²,

— 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 aviației³ și

— Decizia de punere în aplicare C(2015)8005 a Comisiei din 16 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației, astfel cum se menționează la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008⁴.

3.2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii

Având în vedere legislația relevantă a Uniunii, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI ar trebui să fie aceea de a sprijini amendamentele propuse la anexa 17.

Amendamentele propuse reprezintă un progres important și o îmbunătățire a textului existent al anexei 17, întrucât ele vor îmbunătăți o serie de SARP și definițiile acestora și vor avea ca efect alinierea mai strânsă a unor practici la abordările existente în Uniune, în special în domeniul verificărilor și examinărilor de securitate ale aeronavelor.

Amendamentele specifice propuse sunt următoarele:

- Amendamentul propus al definiției „principiilor privind factorii umani” și al practicii recomandate (PR) 2.5.2 vizează extinderea domeniului de aplicare actual al RP 2.5.2, care se axează în prezent pe dezvoltarea tehnologică, garantându-se că factorii umani sunt luați în considerare inclusiv în elaborarea și punerea în aplicare a politicilor, proceselor și procedurilor. Acesta recunoaște că personalul de securitate deține un rol important, prin acțiunile și comportamentele sale, în asigurarea unei securități eficiente și durabile. În consecință, se propune eliminarea definiției „performanței umane”, întrucât noua definiție a „factorilor umani” înlătură necesitatea existenței unui astfel de termen în anexa 17.
- Noile definiții propuse pentru „pasageri și bagaje în transfer” și „pasageri și bagaje în tranzit” sunt menite să asigure alinierea la definițiile corespunzătoare utilizate în

² JO L 97, 9.4.2008, p. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - FR - EUR-Lex](#).

³ JO L 299, 14.11.2015, p. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - FR - EUR-Lex](#).

⁴ Nepublicată în JO.

Manualul de securitate aeronautică al OACI și, prin urmare, vor asigura coerența terminologiei în toate documentele OACI, precum și interpretarea consecventă a standardelor aferente.

- Standardul 4.4.3 din anexa 17 referitor la controlul de securitate al pasagerilor aflați în transfer și al bagajelor lor de mână și Standardul 4.5.5 privind controlul de securitate al bagajelor de cală aflate în transfer stabilesc posibilitatea de a evita controlul de securitate pe baza unui acord de control de securitate unic (*One-Stop Security*, OSS) între două sau mai multe state. Cu toate acestea, nu există nicio dispoziție similară pentru Standardul 4.3.1 privind controalele și examinările de securitate ale aeronavelor. Întrucât Standardul 4.3.1 nu prevede posibilitatea de a renunța la un control sau la o examinare de securitate a aeronavei prin utilizarea unui regim OSS, pentru a introduce o astfel de posibilitate, standardul ar trebui modificat pentru a permite renunțarea la o cerință de verificare sau de examinare în cazul în care a fost instituit un sistem OSS solid. Acest amendament propus ar evita constatările de audit ale OACI pentru statele care pun deja în aplicare măsuri OSS eficiente, care se extind la controalele și examinările de securitate ale aeronavelor și, prin urmare, el este extrem de important pentru o mai bună recunoaștere a sistemului OSS intern al Uniunii în aceste domenii importante.

Drept urmare, poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, în cazul în care Consiliul OACI adoptă, fără modificări substanțiale, amendamentele propuse la anexa 17, trebuie să fie de a nu notifica nicio dezaprobare, ci de se conforma cu măsurile adoptate ca răspuns la respectiva scrisoare a OACI adresată statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele OACI nou adoptate după o dată preconizată de aplicare a standardelor respective, poziția Uniunii cu privire la diferențele față de standardele specifice respective ar trebui notificată OACI de către statele membre, pe baza unui document pregătit prezentat în timp util Consiliului de către Comisie spre dezbatere și aprobare, în care să fie stabilite în detaliu diferențele cu privire la timpul necesar pentru finalizarea punerii în aplicare.

4. COERENȚA CU ALTE POLITICI ALE UNIUNII

Propunerea de decizie este în concordanță cu alte politici ale Uniunii, în special cu politicile din domeniul transporturilor, și le completează.

5. TEMEI JURIDIC

5.1. Temei juridic procedural

5.1.1. 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 respectiv⁵.

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumente care nu au efect obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”⁶.

5.1.2 Aplicarea la cazul în discuție

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

Actele avute în vedere au efecte juridice în sensul articolului 218 alineatul (9) din TFUE. În conformitate cu articolul 54 litera din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă SARP-uri, desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago. Astfel de standarde și practici recomandate sunt obligatorii în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 90 din Convenția de la Chicago, în măsura în care devin obligatorii pentru toate părțile contractante ale OACI, cu excepția cazului în care majoritatea acestora din urmă își exprimă dezacordul în fața Consiliului OACI.

În plus, prin faptul că ar putea conduce la amendamente, actele avute în vedere pot influența decisiv conținutul legislației UE, și anume al Regulamentului (CE) 300/2008, al Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2015/1998 al Comisiei și al Deciziei de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei, în măsura în care ele fac trimitere în mod explicit la anexa 17 la Convenția de la Chicago.

Actele avute în vedere nu completează și nu aduc modificări cadrului instituțional al acordului.

Prin urmare, adoptarea unei poziții a Uniunii cu privire la astfel de notificări intră sub incidența articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

5.2. Temei juridic material

5.2.1 Principiu

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.

Dacă 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.

5.2.2 Aplicarea la cazul în discuție

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

⁶ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61 – 64.

Obiectivul principal și conținutul actului adoptat se referă la politica în domeniul transporturilor.

În conformitate cu articolul 91 alineatul (1) din TFUE, Uniunea Europeană stabilește (a) normele comune aplicabile transporturilor internaționale având ca destinație sau provenind de pe teritoriul unui stat membru sau care traversează teritoriul unuia sau mai multor state membre; (b) condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru; (c) măsurile care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor; (d) orice altă dispoziție utilă.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

5.3. Concluzie

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

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește amendamentul 19 la anexa 17 – *Securitatea aviației*

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 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin Convenția de la Chicago a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Toate statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, iar Uniunea are statut de observator în cadrul anumitor organisme ale OACI. În Consiliul OACI sunt reprezentate șase state membre.
- (3) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate (SARP).
- (4) SARP privind securitatea aviației au fost adoptate de Consiliul OACI ca anexa 17 la Convenția de la Chicago.
- (5) În cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului OACI, acesta urmează să adopte o serie de amendamente la anexa 17 la Convenția de la Chicago. Amendamentele propuse reprezintă un progres important și o îmbunătățire a textului existent al anexei 17, întrucât ele vor îmbunătăți o serie de SARP și definițiile acestora și vor avea ca efect alinierea mai strânsă a unor practici la abordările existente în Uniune, în special în domeniul verificărilor și examinărilor de securitate ale aeronavelor.
- (6) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, deoarece amendamentele propuse au efecte juridice, având în vedere că sunt obligatorii în temeiul dreptului internațional și au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Regulamentul (CE) nr. 300/2008⁷, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/1998⁸ al Comisiei și Decizia de punere în aplicare C(2015)8005 a Comisiei⁹.

⁷ Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

- (7) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii ar trebui să fie de a sprijini amendamentul 19 propus la anexa 17 la Convenția de la Chicago.
- (8) Respectiva poziție ar trebui să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.
- (9) Poziția Uniunii după adoptarea amendamentul 19 propus la anexa 17 la Convenția de la Chicago de către Consiliul OACI, care urmează să fie anunțată de Secretarul General al OACI prin procedura scrisorilor OACI adresate statelor, ar trebui să fie de a nu înregistra nicio dezaprobare și de a se conforma amendamentelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la SARP-urile nou adoptate după data preconizată de aplicare a acestora, orice diferență față de respectivele SARP-uri ar trebui notificată OACI. Poziția Uniunii cu privire la o astfel de diferență ar trebui să se bazeze pe un document scris transmis Consiliului de către Comisie spre dezbatere și aprobare,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 238-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare, în ceea ce privește amendamentul 19 la anexa 17 la Convenția privind aviația civilă internațională, este de a sprijini integral amendamentele propuse.
- (2) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, cu condiția aprobării de către Consiliul OACI, fără modificări substanțiale, a amendamentului 19 propus la anexa 17 la Convenția de la Chicago menționat la alineatul (1), este de a nu înregistra nicio dezaprobare și de a notifica conformarea cu măsura adoptată, ca răspuns la scrisoarea corespunzătoare a OACI adresată statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele internaționale nou adoptate după data preconizată de aplicare a acestora, orice diferență față de respectivele standarde internaționale trebuie notificată OACI, în conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago.

În cazul în care legislația Uniunii diferă de standardele din anexa 17 la Convenția de la Chicago, Comisia prezintă Consiliului, spre dezbatere și aprobare, în timp util și cu cel puțin două luni înainte de orice termen stabilit de OACI pentru notificarea diferențelor, un document pregătit care stabilește poziția Uniunii cu privire la diferențele detaliate care trebuie notificate OACI în numele Uniunii de către statele membre.

Articolul 2

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

⁸ 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).

⁹ Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei din 16 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației care conțin informațiile menționate la articolul 18 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 (nepublicată în JO).

Poziția menționată la articolul 1 alineatul (2) este exprimată de toate statele membre ale Uniunii, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*