COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Propunere de

# DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește preconizatul amendament la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice***

# EXPUNERE DE MOTIVE

## 1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere privește:

(i) poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește preconizatul amendament 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*

(ii) poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii după anunțarea de către OACI, prin scrisorile sale respective adresate statelor contractante, a adoptării amendamentului 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția privind aviația civilă internațională, invitând statele contractante să notifice orice eventuale 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 state contractante în cadrul Convenției 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 2025-2028, șase state membre ale UE sunt reprezentate în Consiliul OACI.

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 contractante ale OACI sunt obligate să se conformeze respectivelor măsuri sau să își notifice dezaprobarea sau eventualele diferențe legate de 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. Actul OACI avut în vedere și relația sa cu normele existente ale Uniunii

Cu ocazia celei de a 237-a sesiuni ale sale sau a oricărei sesiuni ulterioare, Consiliul OACI urmează să examineze și să adopte:

– Amendamentul 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*, astfel cum se menționează în scrisoarea AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 adresată statelor și în scrisoarea AN 8/3-23/18 adresată statelor, este rezultatul deliberărilor din cadrul celei de a șaptea și, respectiv, al celei de a opta reuniuni a Comisiei de investigare a accidentelor (AIGP/7 și AIGP/8) și al celei de a treia reuniuni a Grupul de lucru pentru protecția informațiilor privind siguranța (SIP-IG/3), precum și din deliberările din cadrul celei de a cincea reuniuni a Comitetului pentru managementul siguranței (SMP/5), al celei de a noua reuniuni a Comitetului pentru sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPASP/9) și al celei de a cincea reuniuni a Grupului de studiu și de gestionare a aerodromurilor (ADOP/WG/5).

– Acesta se referă la dispozițiile privind accidentele aviatice, inclusiv actele de intervenție ilicită, investigațiile în scenarii de conflict de interese (doborârea aeronavelor), elementele de probă și cerințele de raportare a datelor privind accidentele/incidentele (ADREP). Trimiterile la anexa 13 apar în amendamentele propuse la anexa 6 referitoare la protecția înregistrărilor datelor de zbor, fără niciun impact asupra anexei 13. În cele din urmă, aceasta include o actualizare în consecință a anexei 19 în ceea ce privește definiția programului național de siguranță (*State Safety Programme* - SSP) și o notă referitoare la sistemul de colectare și prelucrare a datelor privind siguranța (*Safety Data Collection and Processing System* - SDCPS).

– Amendamentul de mai sus are potențialul de a influența legislația UE, după cum se explică în detaliu mai jos.

Amendamentul avut în vedere acoperă următoarele domenii:

– În ceea ce privește actualizarea privind actele de intervenție ilicită și investigațiile în situații de conflict de interese, amendamentul propus urmărește să clarifice și să consolideze responsabilitățile statului în care are loc evenimentul în cadrul investigațiilor privind accidentele aviatice, în special în ceea ce privește actele de intervenție ilicită. În cazurile în care astfel de intervenții au condus la accidente, unele state au încheiat investigațiile privind siguranța fără a emite un raport final, ceea ce subminează obiectivele de identificare a lecțiilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței aviației. Amendamentul include o notă pentru a clarifica această obligație, asigurându-se că investigațiile privind siguranța sunt finalizate indiferent dacă este vorba despre acte ilegale.

– În plus, amendamentul abordează potențialele conflicte de interese care pot apărea atunci când statul în care are loc evenimentul este legat de un act de intervenție ilicită, care poate duce la întrebări cu privire la imparțialitatea investigațiilor. Pentru a garanta transparența, independența, credibilitatea și obiectivitatea, statul în care are loc evenimentul este încurajat să delege în mod voluntar investigații unor state terțe sau unor organizații regionale sau să implice OACI în calitate de observator. Prezenta propunere este documentată ca orientare în apendicele G la anexa 13, cu

scopul de a îmbunătăți credibilitatea investigațiilor în cazul în care ar putea apărea conflicte de interese.

– În ceea ce privește modificarea elementelor de probă, se propune eliminarea cuvântului „disponibile” din textul existent, deoarece acesta a reprezentat un pas înapoi pentru accesul investigatorilor de accidente/incidente la elementele de probă în timpul investigațiilor. Aceasta introduce o limitare sau o condiție și ar putea fi interpretată greșit în ceea ce privește schimbul de date sensibile cu investigatorii accidentelor/incidentelor.

– În ceea ce privește eliminarea raportului preliminar al sistemului de raportare a datelor privind accidentele/incidentele („ADREP”), scopul este de a simplifica cerințele statelor de raportare a accidentelor și incidentelor către OACI ca parte a sistemului ADREP. În plus, se propune reducerea cerinței privind masa maximă pentru transmiterea rapoartelor finale către OACI de la 5 700 kg la 2 250 kg, pentru a se alinia la cerințele de raportare ADREP și la notificarea accidentelor/incidentelor.

– În cele din urmă, în ceea ce privește actualizarea termenului „program național de siguranță (SSP)”, aceasta implică faptul că definiția acestuia din anexa 13 trebuie modificată pentru a reflecta noua definiție. Propunerea modifică, de asemenea, conținutul notei la secțiunea 8.1 din anexa 13 prin introducerea termenului „sistem de colectare și prelucrare a datelor privind siguranța (SDCPS)”. În ambele cazuri, propunerea urmărește să asigure coerența anexei 13 cu alte anexe ale OACI.

Se preconizează că amendamentul, dacă va fi adoptat, va deveni aplicabil de la 23 noiembrie 2028, cu excepția dispozițiilor referitoare la definițiile programului național de siguranță (SSP) și la nota privind sistemul de colectare și prelucrare a datelor privind siguranța (SDCPS), care sunt avute în vedere pentru aplicabilitate la 26 noiembrie 2026.

Deși unele dintre amendamentele propuse corespund unor părți din anexa 13 a OACI care nu au fost introduse în Regulamentul (UE) nr. 996/2010[1], restul sunt deja încorporate în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 și, dacă sunt adoptate astfel cum s-a propus, este puțin probabil să se aducă modificări dreptului Uniunii care decurg din amendament. Cu toate acestea, o evaluare aprofundată, inclusiv o evaluare a necesității de a notifica diferențele, va trebui efectuată după adoptarea amendamentului.

Evaluarea de mai sus a fost elaborată pe baza unei contribuții primite din partea Rețelei europene a autorităților de investigații pentru siguranța aviației civile (ENCASIA). Rețeaua este instituită prin articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 996/2010 și este compusă din șefii autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța din fiecare stat membru și/sau, în cazul unei autorități multimodale, șeful sucursalei sale din domeniul aviației, sau reprezentanții acestora. Printre altele, ENCASIA are sarcina de a pregăti recomandări și de a acorda consultanță instituțiilor Uniunii în legătură cu toate aspectele legate de elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și normelor Uniunii privind investigațiile în domeniul siguranței și prevenirea accidentelor și a incidentelor.

## 3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE LUATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

### 3.1. Amendamentul propus și relația acestuia cu normele existente ale Uniunii

***Amendamentul 20 la anexa 13***

[1] 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.

Amendamentul propus, astfel cum este menționat în scrisorile AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 și AN 8/3-23/18 adresate statelor, se referă la dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 996/2010.

Obiectul amendamentelor preconizate intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE.

Amendamentul propus ar contribui la îmbunătățirea siguranței aviației, garantând un nivel înalt de eficiență, adecvare și calitate a investigațiilor privind siguranța în domeniul aviației civile, care au ca unic obiectiv prevenirea unor accidente și incidente viitoare, fără a stabili cui îi revine vina sau răspunderea. Uniunea recunoaște necesitatea unor investigații îmbunătățite privind accidentele și incidentele, inclusiv clarificarea și consolidarea responsabilităților statului în care are loc evenimentul în cadrul investigațiilor privind accidentele aviatice, în special în ceea ce privește cazurile de intervenție ilicită, clarificarea elementelor de probă, simplificarea raportării către ADREP, reducerea pragului de masă pentru transmiterea rapoartelor finale privind accidentele către OACI și o nouă definiție a programului național de siguranță prin introducerea unor modificări la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*.

Amendamentele propuse vizează abordarea mai multor obiective distincte: Acestea urmăresc să clarifice responsabilitatea statelor de a finaliza investigațiile privind siguranța și de a publica rapoarte finale chiar și atunci când sunt implicate intervenții ilegale, sporind astfel siguranța aviației prin împiedicarea încheierii premature a investigațiilor. Acestea abordează, de asemenea, potențialele conflicte de interese, sugerând ca statele să delege investigații unor entități terțe pentru a asigura imparțialitatea și transparența. În plus, ele urmăresc să îmbunătățească accesul investigatorilor la datele necesare, fără limitări. Eliminarea raportului preliminar ADREP și reducerea pragurilor de masă maximă pentru raportarea către OACI vizează simplificarea procedurilor și asigurarea unei colectări mai cuprinzătoare a datelor. În cele din urmă, actualizările terminologiei, cum ar fi „Programul național de siguranță” și introducerea „Sistemului de colectare și prelucrare a datelor privind siguranța”, urmăresc să mențină coerența între anexele OACI.

Cadrul legislativ actual al UE, și anume Regulamentul (UE) nr. 996/2010, menționează că ar trebui să se țină seama în special de anexa 13 la Convenția de la Chicago și de amendamentele ulterioare la aceasta, care stabilesc standarde internaționale și practici recomandate pentru investigarea accidentelor și incidentelor aviatice. Nu se consideră necesară modificarea Regulamentului (UE) nr. 996/2010 sau adoptarea unui nou act legislativ.

Reprezentanții statelor membre ale UE și ai Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA), în calitate de membri și observatori în cadrul grupului de lucru 7 al ENCASIA responsabil cu coordonarea opiniilor autorităților responsabile cu investigațiile (ARI) în ceea ce privește scrisorile OACI adresate statelor referitoare la investigațiile privind siguranța, au contribuit la elaborarea propunerii referitoare la amendamentul 20.

Se propune ca poziția de adoptat în numele Uniunii să fie de a sprijini acest amendament.

Drept urmare, poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, în cazul în care Consiliul OACI adoptă, fără modificări substanțiale, amendamentul 20 propus la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*, 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

recent 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 documentului pregătitor prezentat în timp util Consiliului de către Comisie spre dezbatere și aprobare și care stabilește în detaliu diferențele cu privire la timpul necesar pentru finalizarea punerii în aplicare.

## 4. TEMEIUL JURIDIC

### 4.1. Temei 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 respectiv[2].

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*”[3]. Astfel cum s-a explicat mai sus, chestiunea de fond a amendamentului propus se referă la un domeniu în care există legislație a Uniunii [și anume, Regulamentul (UE) nr. 996/2010].

*4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție*

Consiliul OACI este un organism instituit printr-un acord, și anume prin Convenția privind aviația civilă internațională („Convenția de la Chicago”).

În conformitate cu articolul 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde și practici recomandate internaționale, desemnate ca anexe la Convenția de la Chicago. Acestea sunt acte cu efecte juridice. Mai mult, odată adoptate și intrate în vigoare, standardele și practicile recomandate adoptate de OACI sunt obligatorii pentru toate statele contractante ale OACI în temeiul articolului 90 litera (a) al Convenției de la Chicago, care prevede: *„Adoptarea de către Consiliu a anexelor specifice la alineatul 1), al articolului 54 se face cu votul a două treimi din Consiliu la o sesiune convocată în acest scop; aceste anexe sunt apoi supuse de Consiliu fiecărui Stat contractant. Fiecare din aceste anexe sau orice amendament la o anexă își produce efectul după trei luni de la comunicarea lor către Statele contractante sau la expirarea unei perioade mai lungi fixată de Consiliu, afară numai dacă între timp majoritatea Statelor contractante ar fi notificat Consiliului dezaprobarea lor*”. Așa cum s-a explicat mai sus, amendamentul preconizat la anexa 13 are vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii. Mai precis, amendamentul ar impune adaptarea procedurilor actuale de lucru ale autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța, reglementate de Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

---

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

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

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

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

### 4.2. Temei 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*

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. Concluzii

Temeiul juridic al propunerii de decizie a Consiliului este articolul 100 alineatul (2) din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2026/0028 (NLE)

Propunere de

**DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește preconizatul amendament la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice***

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) Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI. În Consiliul OACI sunt reprezentate șase 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 237-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago.

(5) Principalul scop al amendamentului 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago este de a îmbunătăți siguranța aviației prin asigurarea unui nivel ridicat de eficiență, promptitudine și calitate a investigațiilor privind siguranța aviației civile.

(6) Modificările propuse vizează atingerea acestor obiective prin clarificarea responsabilității statelor de a finaliza investigațiile privind siguranța și de a publica rapoarte finale, chiar și în cazurile de intervenție ilegală, prevenind astfel încheierea prematură a investigațiilor. Acestea abordează potențialele conflicte de interese, sugerând ca investigațiile să fie delegate unor entități terțe pentru o mai mare imparțialitate și transparență. Amendamentele îmbunătățesc, de asemenea, accesul investigatorilor la date prin eliminarea limitărilor. De asemenea, acestea simplifică procedurile de transmitere a rapoartelor către OACI prin eliminarea cerinței privind un raport preliminar „ADREP” și prin reducerea pragurilor de masă maximă a aeronavelor pentru transmiterea rapoartelor finale către OACI. În cele din urmă, ele actualizează terminologia pentru a asigura coerența între anexele OACI.

(7) Rețeaua europeană a autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța aviației civile (ENCASIA), instituită prin articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010[4], a cărei sarcină este de a consilia instituțiile Uniunii cu privire la toate aspectele elaborării și punerii în aplicare a politicilor și normelor Uniunii referitoare la investigațiile privind siguranța și la prevenirea accidentelor și a incidentelor, a contribuit la elaborarea propunerii referitoare la amendamentul 20.

(8) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, întrucât amendamentul 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago va fi obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 90 litera a) din Convenția de la Chicago, și poate influența în mod decisiv dreptul UE, în special Regulamentul (UE) nr. 996/2010.

(9) Poziția Uniunii în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare cu privire la adoptarea amendamentului 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago trebuie să fie aceea de a sprijini aceste amendamente și de a se conforma tuturor acestor amendamente.

(10) În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, orice stat care consideră că îi este imposibil să respecte din toate punctele de vedere orice astfel de standarde sau de proceduri internaționale ori să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la aceste standarde sau proceduri internaționale sau care consideră necesar să adopte reglementări sau practici care diferă dintr-un anumit punct de vedere față de cele stabilite de un standard internațional trebuie să transmită imediat către OACI o notificare cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.

(11) 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.

(12) Poziția Uniunii după adoptarea amendamentului 20 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* 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, trebuie să fie de a nu notifica niciun fel de 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 SARP-urilor respective, o 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,

---

[4] 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.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

(1) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a sprijini în întregime amendamentul la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* propus la Convenția de la Chicago.

(2) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, cu condiția aprobării de către Consiliul OACI, fără modificări substanțiale, a amendamentului propus la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* 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 13 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 pregătitor 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.

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*