COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ANEXĂ

la

PROPUNEREA DE DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea de amendamente la o serie de anexe la Convenția de la Chicago

ANEXĂ

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește adoptarea de amendamente la o serie de anexe la Convenția de la Chicago

1. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ

În cursul celei de-a 219-a sesiuni care începe la 2 martie 2020, Consiliul OACI urmează să adopte o serie de amendamente la diferitele anexe la Convenția de la Chicago, în domeniul siguranței, al mediului și al navigației aeriene. În contextul respectiv, ținând seama de legislația relevantă a Uniunii, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cursul celei de-a 219-a sesiuni a Consiliului OACI este următoarea.

1.1. Amendamentul 176 la anexa 1 privind acordarea licențelor personalului (punctul 15 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

Sprijinul vizează mai ales alinierea cu amendamentul 5 la Procedurile pentru serviciile de navigație aeriană - Formare (PANS-TRG, Doc. 9868) împreună cu următoarele sugestii menite să asigure o flexibilitate adecvată în contextul dezvoltării inovatoare a aeronauticii:

- se elimină toate trimiterile la echipamentele specifice de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) care urmează să fie utilizate în cadrul cursului de licență de pilot aeronave echipaj multiplu (MPL) menționat în secțiunea 3 „Zborul simulat” din apendicele 3 la anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- se definește noțiunea de „aeronavă cu decolare-aterizare verticală” după cum urmează: „aeronavă cu decolare-aterizare verticală” înseamnă orice aeronavă care își obține portanța pe verticală și propulsia/portanța în zbor cu ajutorul mai multor rotoare cu geometrie variabilă sau motoare/dispozitive propulsoare atașate sau încorporate în fuzelaj sau în aripi; sau se înlătură, cel puțin, criteriile privind „aripa fixă”.

1.2. Amendamentul 79 la anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională (punctul 16 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

1.3. Amendamentul 61 la anexa 4 privind hărțile aeronautice (punctul 17 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

1.4. Amendamentele 44, 37, 23 la părțile I, II și, respectiv, III din anexa 6 privind operațiunile aeronavelor (punctele 18, 19 și 20 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentele, cu următoarea excepție: obligația introdusă prin amendamentele 44, 37 sau 23 pentru ca operatorul aerian să poarte copii legalizate ale acordului de la articolul 83bis la bordul unei aeronave care face obiectul unui astfel de acord. Această cerință împovărătoare nu aduce niciun beneficiu în materie de siguranță. Prin urmare, acest amendament trebuie să fie respins.

1.5. Adoptarea amendamentului 92 la anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice, volumul I și volumul II (punctele 21 și 22 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

1.6. Adoptarea amendamentului 52 la anexa 11 privind serviciile de trafic aerian (punctul 23 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

1.7. Adoptarea amendamentului 18 la anexa 13 privind investigarea accidentelor aeriene (punctul 24 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul cu observații.

1.8. Adoptarea amendamentelor 15 și 9 la anexa 14 privind aerodromurile, volumul I și volumul II (punctele 25 și 26 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

1.9. Adoptarea amendamentului 41 la anexa 15 (punctul 27 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

1.10. Adoptarea amendamentelor 13, 10 și 1 la anexa 16, respectiv la volumul I, la volumul II și la volumul III (punctele 28, 29 și 30 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentele.

1.11. Adoptarea amendamentului 13 la anexa 18 (punctul 31 de pe ordinea de zi)

Se sprijină amendamentul.

2. EXPLICAȚII DETALIATE CARE SAU LA BAZA POZIȚIEI PROPUSE PENTRU FIECARE PUNCT

2.1. **Amendamentul 176 la anexa 1 privind acordarea licențelor personalului (punctul 15 de pe ordinea de zi)**

Amendamentul propus este legat de alinierea cu amendamentul 15 la Procedurile pentru serviciile de navigație aeriană - Formare (PANS-TRG, Doc. 9868) în ceea ce privește: noi definiții; actualizarea cerințelor privind ofițerii de zbor sau dispecerii de zbor cu privire la cerințele în materie de cunoștințe, competențe și experiență și introducerea de dispoziții destinate instructorilor pentru pregătirea la locul de muncă în materie de control al traficului aerian (OJTI); amendamentul la dispozițiile privind aeronavele cu decolare-aterizare verticală și actualizări minore ale dispozițiilor existente.

Detaliile sunt prezentate la punctele 2.1.2 - 2.1.4.

2.1.1. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului[1], Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei[2], Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei[3],

[1] Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei[4], Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373[5]

2.1.2. Alinierea la amendamentul 5 la PANS-TRG

Amendamentul aliniază definițiile și dispozițiile existente la noua metodologie privind formarea și evaluarea bazate pe competențe introdusă în PANS-TRG. Acesta actualizează trimiterile la PANS-TRG și introduce alte definiții ca monitorizarea, pilotul aflat la comenzi și pilotul care monitorizează, precum și gestionarea amenințărilor și a erorilor în sprijinul SARP-urilor actualizate.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus, cu următoarele sugestii:

- să se elimine toate trimiterile la echipamentele specifice de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) care urmează să fie utilizate în cadrul cursului de licență de pilot aeronave echipaj multiplu (MPL) menționat în secțiunea 3 „Zborul simulat” din apendicele 3 la anexa 1 la Convenția de la Chicago. Justificare: Documentul 9625 al OACI indică deja care sunt echipamentele care urmează să fie utilizate pentru fiecare element de pregătire MPL. Eliminarea trimiterilor din propunerea respectivă va asigura evitarea duplicării;
- fie să se alinieze pe deplin definiția aeronavelor cu decolare-aterizare verticală (în anexa 1 la Convenția de la Chicago) la definiția Uniunii: „aeronavă cu decolare-aterizare verticală” înseamnă orice aeronavă care își obține portanța pe verticală și propulsia/portanța în zbor cu ajutorul mai multor rotoare cu geometrie variabilă sau motoare/dispozitive propulsoare atașate sau încorporate în fuzelaj sau în aripi[6], fie, cel puțin, să se modifice prin eliminarea criteriilor privind „aripa fixă”. Justificare: acest lucru va asigura flexibilitatea necesară în contextul dezvoltării de noi aeronave inovatoare.

În cazul în care aceste sugestii nu sunt incluse în amendament, acesta trebuie totuși sprijinit, datorită meritelor sale globale.

---

2 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).

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

4 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).

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

6 Anexa I la 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.

2.1.3. Actualizarea cerințelor privind ofițerii de zbor sau dispecerii de zbor cu privire la cerințele în materie de cunoștințe, competențe și experiență și introducerea de dispoziții destinate instructorilor pentru pregătirea la locul de muncă în materie de control al traficului aerian (OJTI), destinate formării controlorilor de trafic aerian

Respectivul amendament propus actualizează cerințele privind cunoștințele, competențele și experiența ofițerilor de zbor sau a dispecerilor de zbor și introduce un standard pentru a clarifica cerințele controlorului de trafic aerian care supraveghează controlorii de trafic aerian stagiari. Se propune modificarea standardelor privind experiența stagiarilor pentru a se îmbunătăți formularea și a se introduce o demonstrație a competențelor în cadrul formării. Amendamentul clarifică, de asemenea, formularea referitoare la perioada de timp în care trebuie obținută experiența necesară.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.1.4. Dispozițiile privind aeronavele cu decolare-aterizare verticală și actualizări minore ale dispozițiilor existente.

În 2014 Consiliul OACI a adoptat o modificare care prelungește validitatea măsurilor tranzitorii legate de categoria de aeronave cu decolare-aterizare verticală pentru a permite intrarea în funcțiune a aeronavelor cu decolare-aterizare verticală. De atunci și până în prezent, nicio aeronavă cu decolare-aterizare verticală nu a fost certificată din cauza unor evenimente neprevăzute și a unor întârzieri ale testelor de certificare și este necesar să se prelungească validitatea măsurilor tranzitorii. Întrucât se preconizează că primele aeronave cu decolare-aterizare verticală vor intra în serviciu în 2020, se propune data de 5 martie 2025 ca dată finală pentru măsurile tranzitorii. Amendamentul propune, de asemenea, actualizări minore ale cunoștințelor necesare pentru calificarea de zbor instrumental în vederea alinierii acestora la tehnologia actuală și a susținerii eforturilor de a include navigația bazată pe performanțe în operațiunile tradiționale.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2. **Amendamentul 79 la anexa 3 privind serviciul meteorologic pentru navigația aeriană internațională (punctul 16 de pe ordinea de zi)**

2.2.1. Descriere

Amendamentul propus, care decurge din cea de-a patra reuniune a Grupului de meteorologie (METP/4), se referă la modelul de schimb de informații meteorologice al OACI (IWXXM), supravegherea vulcanilor de-a lungul căilor aeriene internaționale (IAVW), sistemul mondial de prognoze de zonă (WAFS), SIGMET, AIRMET și GAMET[7]

[7] AIRMET și SIGMET sunt menționate în Regulamentul (UE) nr. 2017/373. Acestea reprezintă informații pentru utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește anumite condiții meteorologice.

GAMET este definită în normele OACI. Ea este o prognoză de zonă într-un limbaj simplu abreviat pentru zborurile la niveluri joase pentru o regiune de informare a zborurilor sau pentru o subzonă a acesteia, pregătită de biroul meteorologic desemnat de către autoritatea meteorologică în cauză și transmisă birourilor meteorologice din regiunile adiacente de informare a zborurilor, astfel cum s-a convenit între autoritățile meteorologice în

Detaliile sunt prezentate la punctele 2.2.3 - 2.2.15.

2.2.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373

2.2.3. Cenușa vulcanică resuspendată[8]

Amendamentul propus este menit să faciliteze raportarea cenușii vulcanice în caz de evenimente de resuspendare a cenușii vulcanice. În această privință, definiția unui centru consultativ pentru cenușă vulcanică (VAAC) (menționat în capitolul 1 din anexa 3 la Convenția de la Chicago) și modelul mesajului de avertizare privind cenușa vulcanică (menționat în tabelul A2-1 din anexa 3 la Convenția de la Chicago) trebuie să fie modificate. În cadrul definiției unui VAAC, modificarea propusă constă în eliminarea formulei „în urma unei erupții vulcanice", eliminând astfel o constrângere existentă și facilitând misiunea VAAC de a furniza informații consultative. În ceea ce privește mesajul de avertizare privind cenușa vulcanică (tabelul A2-1), se propune modificarea coloanei „Exemple" pentru a furniza orientări cu privire la utilizarea adecvată a terminologiei permise în coloana „Model(e)". Se propune, de asemenea, îmbunătățirea a două alte elemente din cadrul modelului (modelelor) VA ADVISORY legat(e) de numărul unui vulcan în vederea alinierii la cea mai recentă bază de date a Asociației Internaționale de Vulcanologie și Chimie Interioară a Pământului și la actualizarea unei referințe prin satelit.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.4. Sistemul de management al calității pentru furnizarea serviciilor meteorologice

Amendamentul propus actualizează trimiterile din anexa 3 la Convenția de la Chicago pentru a le alinia cu materialele de orientare actuale ale sistemului de management al calității, datorită întreruperii următoarelor publicații de către OACI și Organizația Meteorologică Mondială (*World Meterological Organization* - WMO):

- *ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation* (Manualul OACI privind sistemul de management al calității pentru furnizarea de servicii meteorologice destinate navigației aeriene internaționale) (Doc 9873)
- *WMO 1001, Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation* (Manualul/Orientările WMO 1001 privind sistemul de management al calității pentru furnizarea de servicii meteorologice destinate navigației aeriene internaționale).

Publicația relevantă actuală esteWMO-N0 1100, *Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers* (Orientări privind punerea în aplicare a sistemelor de management

cauză. În ceea ce privește legislația UE, se face referire la „prognozele de zonă pentru zborurile la niveluri joase" astfel cum sunt definite în anexa I (Definiții) la Regulamentul (UE) nr. 2017/373

[8] „Cenușă vulcanică resuspendată" este termenul OACI pentru cenușa vulcanică - probabil la o anumită perioadă și o anumită distanță de la o erupție vulcanică deja terminată - care a fost ridicată în atmosferă de vânturi puternice și dispersată astfel încât constituie un pericol pentru aeronave.

al calității pentru serviciile meteorologice și hidrologice naționale și pentru alți furnizori de servicii relevanți).

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.5. Armonizarea îmbunătățită a informațiilor SIGMET

Amendamentul propus vizează coordonarea între centrele de veghe meteorologică atunci când emit informații SIGMET, ca o practică recomandată în anexa 3 la Convenția de la Chicago pentru a aborda informațiile SIGMET incoerente sau total absente în anumite părți ale lumii. Având în vedere progresele înregistrate în ceea ce privește îmbunătățirea armonizării informațiilor SIGMET prin activități de coordonare bilaterale sau multilaterale în anumite regiuni, METP/4 propune o practică recomandată pentru toate statele care au responsabilitatea de a publica informații SIGMET.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.6. Modele de hărți (modelul VAG și modelul SVA) utilizate în apendicele 1 la anexa 3

Se propune modificarea modelelor de hărți stabilite în apendicele 1 la anexa 3 la Convenția de la Chicago pentru a reprezenta locația și amploarea norilor de cenușă vulcanică. În această privință, propunerea abordează necesitatea de a depăși deficiențele identificate în MODELUL VAG și MODELUL SVA existente utilizate în apendicele 1, mai ales atunci când sunt legate de proiecțiile cartografice, de reprezentarea poligoanelor pentru a descrie gradul de acoperire al norului (norilor) de cenușă vulcanică precum și straturile de nori. Organizația Meteorologică Mondială (OMM), în calitatea sa de custode al (tuturor) modelelor de hărți utilizate în apendicele 1, a elaborat maximum două exemple per MODEL VAG și MODEL SVA.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.7. Informații privind sistemul mondial de prognoze de zonă (WAFS)

Amendamentul propus îmbunătățește previziunile sistemului mondial de prognoze de zonă (WAFS) astfel cum au fost solicitate în urma reuniunii diviziei de meteorologie OACI/OMM (MET/14, 2014). Solicitările respective includ: (a) îmbunătățiri ale rezoluției spațiale orizontale a diagramelor privind riscurile [de exemplu, prognoze de turbulențe, jivraj și nori cumulonimbus (CB)] de la valoarea de 1,25 grade orizontale actuală până la 0,25 grade; și (b) modificări ale parametrilor pentru care se realizează prognoza. La respectiva creștere a rezoluției diagramelor privind riscurile, se adaugă înlocuirea posibilității de turbulențe și jivraj cu informații privind gradul de gravitate al turbulențelor și jivrajului. În plus, prognozele privind punctele din diagramă referitoare la turbulențele în nori vor fi retrase, în favoarea extinderii noilor prognoze privind punctele din diagramă referitoare la gravitatea turbulențelor în sens descendent până la nivelul de zbor (FL)100, FL140 și FL180. Aceste noi niveluri de turbulențe, atunci când sunt utilizate în combinație cu diagrama privind norii CB, vor furniza

informații mai fiabile din punct de vedere științific privind turbulențele decât algoritmul de turbulență din interiorul norilor care urmează să fie eliminat. Respectivele îmbunătățiri ale rezoluției orizontale și verticale a prognozelor WAFS sunt menite să răspundă pe deplin necesităților industriei aviatice.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.8. Avertismente privind cicloanele tropicale și SIGMET cu privire la cicloanele tropicale

Se propune modificarea mesajelor SIGMET referitoare la cicloanele tropicale (TC - *tropical cyclon*) și a mesajelor de avertizare privind TC pentru a corecta și reduce incoerențele și deficiențele formatului acestor mesaje. Modificările propuse ar contribui la evitarea interpretării greșite de către utilizatori, și a implicațiilor de siguranță asociate acestora. Ele ar îmbunătăți, de asemenea, validarea și traducerea respectivelor mesaje din coduri alfanumerice tradiționale (TAC) către modelul de schimb de informații meteorologice al OACI (IWXXM) pentru a preveni erorile IWXXM.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.9. Dispoziții privind avertizările cu privire la condițiile meteorologice spațiale

Amendamentul propus vizează îmbunătățirea dispozițiilor existente privind condițiile meteorologice spațiale. Astfel de îmbunătățiri vor permite combinarea mai multor efecte meteorologice spațiale [de exemplu, sistemul global de navigație prin satelit (GNSS), radiațiile, comunicațiile prin satelit (SATCOM) și comunicațiile la mare frecvență (HF COM)] cu aceeași intensitate într-o singură avertizare privind condițiile meteorologice spațiale precum și descrierea tuturor efectelor meteorologice spațiale cu ajutorul benzilor de latitudine. În plus, textul propus îmbunătățește rezoluția verticală a informațiilor furnizate.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.10. Indicarea parametrilor absenți sau incorecți, sau a ambilor, din METAR

Amendamentul propus urmează să se asigure de faptul că schema IWXXM poate indica cu ușurință parametrii obligatorii absenți sau incorecți, sau ambii din METAR în format TAC pentru a se evita deficiențele procesului de validare, odată ce au fost traduse din TAC în IWXXM. METP consideră că utilizarea barei oblice (/) pentru a indica o cifră sau o literă lipsă din textul buletinelor meteorologice este o propunere esențială în tranziția spre IWXXM și sistemul de management informațional general (SWIM).

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.11. Valorile limită revizuite ale ratei de disipare a vârtejurilor (*eddy dissipation rate* - EDR)

Propunerea vizează actualizarea valorilor ratei de disipare a vârtejurilor (EDR) precum și unitatea de măsură pe bază de indici pentru raportarea turbulențelor suportate de aeronave. Întrucât dovezile științifice au arătat că valorile limită ale EDR din anexa 3 la Convenția de la Chicago sunt prea ridicate, propunerea introduce: (a) valori limită ale EDR actualizate pe baza unor studii științifice realizate cu ajutorul a peste 100 de milioane de rapoarte de turbulență ale unor aeronave; (b) anumite ajustări în ceea ce privește terminologia; și (c) adăugarea unei note explicative.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.12. Informații AIRMET și GAMET

Amendamentul propus permite transmiterea prognozelor de zonă pentru zborurile la niveluri joase elaborate și produse în conformitate cu acordul regional de navigație aeriană către Serviciul pentru siguranța informațiilor de navigație aeriană (*Secure Aviation Data Information Service* - SADIS) și Serviciul fișierelor de informații WAFS (*WAFS Information File Service* - WIFS). Modificarea cerinței, solicitată de utilizatorii aeronautici, va pune la dispoziție un set mai cuprinzător de date AIRMET și GAMET, spre folosul utilizatorilor SADIS și WIFS din întreaga lume.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.13. Eliberarea de materiale radioactive în atmosferă

Amendamentul propus referitor la mesajul SIGMET privind norul radioactiv (RDOACT CLD) este necesar pentru a asigura consecvența cu amendamentul 78 la anexa 3 la Convenția de la Chicago, care a introdus reprezentarea zonei RDOACT CLD SIGMET printr-un cilindru cu rază fixă care se extinde la toate nivelurile de zbor și care nu depinde de timp. Modificările propuse la tabelul A6-1A (Model pentru mesajele SIGMET și AIRMET) și la exemplul A6-4 (mesaj SIGMET privind norul radioactiv) din anexa 3 vor simplifica cerințele existente.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.14. Includerea furtunilor puternice de praf în tabelele A4-1 și A6-1B se referă la legătura ascendentă sau descendentă a rapoartelor speciale din zbor

Amendamentul propus este de a include raportarea unor furtuni puternice de praf (HVY DS) în rapoartele speciale din zbor pentru a îmbunătăți disponibilitatea acestor informații în rapoartele speciale din zbor cu scopul de a sprijini aviația civilă internațională.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.2.15. Modelul de schimb de informații meteorologice al OACI (IWXXM) și rețeaua fixă de telecomunicații aeronautice (*aeronautical fixed telecommunication network* - AFTN) și servicii aeronautice fixe (*aeronautical fixed service* - AFS)

Dispozițiile propuse introduc unele modificări minore la anexa 3 la Convenția de la Chicago pentru a facilita schimbul de IWXXM, având în vedere că IWXXM nu pot fi schimbate prin intermediul rețelei fixe de telecomunicații aeronautice (AFTN). În acest scop, acestea se referă la termenul generic de servicii aeronautice fixe (AFS) care includ atât AFTN cât și „serviciile de gestionare a mesajelor (AMHS) serviciilor de trafic aerian (ATS)", acesta din urmă fiind capabil de schimburi de IWXXM.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.3. **Amendamentul 61 la anexa 4 privind hărțile aeronautice (punctul 17 de pe ordinea de zi)**

2.3.1. Descriere

Amendamentul propus se referă la diagramele privind vârfurile rabatabile ale aripilor, ajutoarele de navigație la sol pentru procedurile de navigație bazată pe performanță (*performance based navigation* - PBN), suprafața segmentului vizual și operațiunile simultane efectuate pe piste paralele și pe piste aproape paralele.

2.3.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.4. **Amendamentele 44, 37, 23 la părțile I, II și, respectiv, III la anexa 6 privind operațiunile aeronavelor (punctele 18, 19 și 20 de pe ordinea de zi)**

2.4.1. Descriere

Amendamentul 44 la anexa 6 partea I se referă la minimele de operare ale aerodromului, apropierea finală prin coborâre continuă, CAT III, articolul 83 bis, înregistratoarele de zbor, zonele de conflict, compartimentul de marfă, sistemul de avertizare privind apropierea față de sol (GPWS) și vestele de salvare. Amendamentul 37 la anexa 6 partea II și amendamentul 23 la anexa 6 partea III se referă la minimele de operare ale aerodromului, apropierea finală prin coborâre continuă, CAT III, articolul 83 bis și înregistratoarele de zbor.

2.4.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) nr. 965/2012[9].

2.4.3. Poziția Uniunii

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus.

Se sugerează, totuși, să se elimine obligația introdusă pentru ca operatorul aerian să poarte copii legalizate ale acordului de la articolul 83bis la bordul unei aeronave care face obiectul unui astfel de acord. Cerința respectivă nu aduce niciun beneficiu în materie de siguranță, iar

[9] 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).

informațiile pot fi puse la dispoziție prin utilizarea unor alte mijloace, de exemplu, o arhivă a OACI, sau prin crearea obligației ca statele contractante care încheie astfel de acorduri să le publice pe site-ul lor.

În cazul în care aceste sugestii nu sunt incluse în amendament, acesta trebuie totuși sprijinit, datorită meritelor sale globale.

2.5. **Amendamentul 92 la anexa 10 privind telecomunicațiile aeronautice, volumul I și volumul II (punctele 21 și 22 de pe ordinea de zi)**

2.5.1. Descriere

Volumul I: Amendamentul propus, rezultat din a patra și a cincea reuniune a Grupului de experți în sisteme de navigație (NSP/4 și 5), se referă la sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) și la ajutoarele convenționale pentru navigație. Amendamentul propus abordează: (a) categoriile de performanță ale instalației sistemului de aterizare instrumentală (*instrument landing system* - ILS); (b) furnizarea de informații privind starea operațională a serviciilor de radionavigație; (c) actualizarea dispozițiilor privind sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (*satellite-based augmentation system* - SBAS) pentru a introduce noi furnizori de servicii SBAS, un nou identificator standard al timpului universal coordonat (*Coordinated Universal Time* - UTC) și cerințele de monitorizare a emiterii de date (*issue of data* - IOD) a sistemului de poziționare globală (*Global Positioning System* - GPS); (d) dispoziții pentru asigurarea compatibilității între emisia de date (*data broadcast* - VDB) de frecvență foarte înaltă (*very high frequency* - VHF) din cadrul sistemului de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS) cu ILS și cu radiofarul omnidirecțional VHF (*VHF omnidirectional radio range* - VOR); (e) clarificarea și corectarea dispozițiilor GBAS; și (f) orientări suplimentare privind limitele de alertă pentru integritatea GNSS.

Volumul II: Propunerea este legată de modelul de schimb de informații meteorologice al OACI (IWXXM), de rețeaua fixă de telecomunicații aeronautice (AFTN) și de serviciile aeronautice fixe (AFS).

Detaliile sunt prezentate la punctele 2.5.3 - 2.5.9.

2.5.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373

2.5.3. Amendamentul referitor la categoriile de performanță ale instalației sistemului de aterizare instrumentală (ILS) (volumul I)

Amendamentul referitor la categoriile de performanță ale instalației ILS cuprinde patru grupe de modificări:

(1) modificări legate de înlăturarea cartografierii directe între categoria de performanță a instalației ILS și categoria de operațiuni de apropiere instrumentală. Modificările în cauză sunt menite să reflecte evoluția recentă a definițiilor operaționale din anexa 6 (Operarea aeronavelor) la Convenția de la Chicago și din Manualul de operațiuni pentru toate condițiile meteorologice (Doc 9365) care prezintă mai multe discrepanțe față de dispozițiile actuale din anexa 10 la Convenția de la Chicago;

(2) modificări legate de extinderea definiției categoriei de performanță I a instalației (*Facility Performance Category I* - FPC I) până la 30 m (100 de picioare) deasupra limitei. Modificările în cauză sunt menite să elimine o incoerență dintre limita de acoperire mai scăzută utilizată în definiția FPC I și limita corespunzătoare utilizată în majoritatea standardelor și a practicilor recomandate (*Standards and Recommended Practices* - SARP-uri) pentru FPC I;

(3) modificări legate de introducerea unui sistem de clasificare a ILS consolidat. Modificările în cauză sunt menite să permită optimizarea utilizării instalației ILS în cazul unor performanțe cunoscute ca fiind mai bune decât cele standard;

(4) modificări legate de funcția de blocare a localizatorului ILS. Modificările în cauză sunt menite să elimine unele restricții operaționale inutile induse de dispozițiile actuale referitoare la funcția respectivă.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.5.4. Amendamentul referitor la furnizarea de informații privind starea operațională a serviciilor de radionavigație (volumul I)

Amendamentul în cauză este menit să abordeze eventualele dificultăți de punere în aplicare sau de interpretare, sau ambele, ale standardului existent (anexa 10 volumul I punctul 2.3) privind furnizarea de informații cu privire la starea operațională a serviciilor de radionavigație.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.5.5. Amendamentul referitor la actualizarea dispozițiilor privind sistemul de augmentare cu ajutorul sateliților (*satellite-based augmentation system* - SBAS) pentru a introduce noi furnizori de servicii SBAS, un nou identificator standard al timpului universal coordonat (UTC) și cerințele de monitorizare a emiterii de date (IOD) a sistemului de poziționare globală (GPS) (volumul I)

Amendamentul în cauză este menit să reflecte dezvoltarea în curs a patru noi sisteme SBAS de către Australia și Noua Zeelandă, China, Republica Coreea și Agenția pentru Siguranța Navigației Aeriene în Africa și Madagascar (ASECNA) și să furnizeze un nou mecanism de protecție a utilizatorilor SBAS în caz de anomalii în ceea ce privește emiterea de informații, identificarea informațiilor privind or/data, de date privind efemeridele (IODE) transmise în mesajul de navigație GPS.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.5.6. Amendamentul referitor la compatibilitatea transmisiei de date (VDB) de frecvență foarte înaltă (VHF) cu ILS și cu radiofar omnidirecțional VHF (VOR) ale sistemului de augmentare cu ajutorul echipamentelor de la sol (GBAS) (volumul I)

Amendamentul în cauză este destinat să stabilească compatibilitatea deplină a transmisiei de date (VDB) de frecvență foarte înaltă (VHF) cu ajutorul GBAS cu localizatori ILS și VOR care împart banda de frecvență a operațiunii cu GBAS și să sprijine punerea în aplicare a GBAS prin facilitarea coordonării asignațiilor de frecvență între GBAS, ILS și VOR.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.5.7. Amendamentul referitor la clarificările și corecturile aduse dispozițiilor privind GBAS (volumul I)

Amendamentul în cauză cuprinde o serie de clarificări și corecturi editoriale la dispozițiile privind GBAS.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.5.8. Amendamentul referitor la orientările suplimentare privind limitele de alertă pentru integritatea GNSS.(volumul I)

Amendamentul în cauză este menit să furnizeze orientări suplimentare cu privire la interpretarea și aplicarea limitei de alertă verticale (VAL) pentru abordarea de categoria I a GNSS.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.5.9. Amendament corelat referitor la serviciul aeronautic fix (AFS) (volumul II)

Amendamentul la anexa 10 la Convenția de la Chicago - Telecomunicații aeronautice, volumul II - Procedurile de comunicare, inclusiv cele cu statutul PANS, cuprinde un text suplimentar pentru a sprijini în mod explicit transmiterea mesajelor meteorologice prin intermediul sistemului de gestionare a mesajelor (AMHS) serviciilor de trafic aerian (ATS).

Cerința este impusă de amendamentul 79 la anexa 3 la Convenția de la Chicago și de amendamentul corelat 9 la procedurile privind serviciile de navigație aeriană - Gestionarea traficului aerian (PANS-ATM, Doc 4444). AMHS este mijlocul preferat pentru efectuarea traficului de mesaje generat de amendamentul 79 la anexa 3, întrucât este posibil ca unele instalații de rețele de telecomunicații aeronautice fixe (AFTN) să nu poată face acest lucru.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.6. **Amendamentul 52 la anexa 11 privind serviciile de trafic aerian (punctul 23 de pe ordinea de zi)**

2.6.1. Descriere

Amendamentele propuse se referă la planificarea de contingență în ceea ce privește zonele de conflict. Ele sunt inspirate de recomandările privind siguranța formulate de Consiliul pentru siguranță al Țărilor de Jos (*Dutch Safety Board* - DSB) în urma zborului nr. 17 (MH17) al companiei Malaysian Airlines și de recomandările Grupului operativ privind riscurile pentru

aviația civilă care decurg din zonele de conflict (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Propunerea se referă, de asemenea, la amendamente sub forma unei noi dispoziții privind confirmarea prin repetare a autorizărilor sau informațiilor (read-back) de către conducătorii vehiculelor operaționale.

Detaliile sunt prezentate la punctele 2.6.3 și 2.6.4.

2.6.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) 2018/1139

2.6.3. Amendament referitor la planificarea de contingență în ceea ce privește zonele de conflict.

În ceea ce privește unele dintre recomandările privind siguranța formulate de Consiliul pentru siguranță al Țărilor de Jos (DSB) în urma anchetei asupra accidentului MH17, au fost elaborate propuneri în legătură cu planificarea de contingență în ceea ce privește zonele de conflict. În acest sens, OACI a inițiat o acțiune de revizuire a dispozițiilor OACI relevante, care a inclus amendamente la anexa 11 la Convenția de la Chicago privind serviciile de trafic aerian. Amendamentul propus aici are scopul de a îmbunătăți evaluarea riscurilor în materie de siguranță realizată atunci când se desfășoară activități potențial periculoase pentru aviația civilă.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.6.4. Dispoziții noi privind confirmarea prin repetare a autorizărilor sau informațiilor (read-back) de către conducătorii vehiculelor operaționale

Grupul de studiu privind - PANS - Aerodromuri (PASG) a elaborat o propunere de a introduce opt capitole noi în Procedurile pentru serviciile de navigație aeriană (PANS) - Aerodromuri (Doc. 9981) care acoperă formarea personalului operațional al aerodromului; inspecția suprafeței de mișcare; lucrările în curs de desfășurare (WIP) în zona de operațiuni aeriene; obiectele străine (FOD); gestionarea faunei sălbatice; siguranța platformelor; siguranța pistelor; și sistemul de permise de conducere pe aerodrom precum și cerințele de siguranță a vehiculelor/echipamentelor. Având în vedere propunerea respectivă, a fost elaborată o nouă dispoziție a anexei 11 la Convenția de la Chicago privind confirmarea prin repetare a autorizărilor sau informațiilor de către conducătorii auto a unor vehicule operaționale. Până în prezent, anexa 11 nu conține nicio cerință care să oblige controlorii să confirme prin repetare (*read-back*) autorizările acordate de aceștia conducătorilor de vehicule și controlorii de vehicule să repete autorizarea.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.7. **Amendamentul 18 la anexa 13 privind investigarea accidentelor aeriene (punctul 24 de pe ordinea de zi)**

2.7.1. Descriere

Propunerea vizează definiția termenilor „recomandări privind siguranța care constituie preocupări globale” și „înregistrări la sol pentru investigații”.

2.7.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului[10].

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a „sprijini amendamentul cu anumite observații” și de a propune următorul text revizuit: „*Recomandări privind siguranța care constituie preocupări globale (SRGC).* O recomandare privind siguranța în ceea ce privește o deficiență sistemică care are o probabilitate de reapariție cu consecințe semnificative la nivel mondial, și care necesită, în timp util, ~~măsuri de îmbunătățire~~ luarea în considerare a unor măsuri privind siguranța adecvate.

Formularea respectivă trebuie să clarifice caracterul neobligatoriu al „recomandărilor privind siguranța”.

2.8. Amendamentele 15 și 9 la anexa 14 privind aerodromurile, volumul I și volumul II (punctele 25 și 26 de pe ordinea de zi)

2.8.1. Descriere

Volumul I: Propunerea se referă la proiectarea aerodromurilor și la operațiunile și ajutoarele vizuale pentru navigație.

Volumul II: Amendamentul propus se referă la modificări ale proiectării aerodromurilor și ale specificațiilor operaționale care decurg din cea de-a treia reuniune a Grupului de studiu și de gestionare a aerodromurilor (ADOP/3) și din cea de-a opta reuniune a Grupului de studiu privind PANS - Aerodromuri (PASG/8).

Detaliile sunt prezentate la punctele 2.8.3 și 2.8.4.

2.8.2. Legislația relevantă a Uniunii

Volumul I: Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei[11] și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei.

Volumul II: Regulamentul (UE) nr. 139/2014

2.8.3. Amendamentul la proiectarea aerodromurilor și la operațiunile și ajutoarele vizuale pentru navigație.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.8.4. Amendamentul referitor la modificarea specificațiilor de proiectare și operare a aerodromurilor

Propunerea introduce modificări importante referitoare la caracteristicile fizice ale heliporturilor, ajutoarele vizuale și operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor. Ea cuprinde, de asemenea, modificări ale mai multor definiții aferente și trimiteri la materiale orientative de asistență avansate pentru a fi incluse în versiunea actualizată a Manualului privind heliporturile (Doc 9261).

---

[10] 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.

[11] 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).

S-a observat, cu toate acestea, că eliminarea anumitor standarde din volumul II anexa 14 capitolul 5 al Convenției de la Chicago și definirea serviciilor de salvare și de stingere a incendiilor pot crea anumite dificultăți pentru Uniune. Modificările respective ar face necesară abrogarea specificațiilor de certificare relevante ale AESA care, până în prezent,, au condus la o punere în aplicare armonizată. În ceea ce privește dispozițiile referitoare la operațiile de salvare și de stingere a incendiilor, noile norme propuse ar împiedica punerea în aplicare armonizată întrucât aplicarea lor necesită evaluări individuale ale siguranței heliporturilor.

Cu toate acestea, având în vedere celelalte modificări importante, care sunt toate sprijinite, ținând seama de beneficiile pentru siguranță ale acestora, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini în întregime amendamentul propus.

2.9. **Amendamentul 41 la anexa 15 privind serviciile de informații aeronautice (punctul 27 de pe ordinea de zi)**

2.9.1. Descriere

Amendamentul propus se referă la planificarea de contingență în ceea ce privește zonele de conflict.

Detaliile sunt prezentate la punctul 2.9.3.

2.9.2. Legislația relevantă a Uniunii:

Regulamentul (UE) 2018/1139

2.9.3. Amendament necesar din cauza aspectelor legate de planificarea de contingență în ceea ce privește zonele de conflict.

Având în vedere două dintre recomandările privind siguranța adresate OACI în cadrul raportului final al Consiliului pentru siguranță al Țărilor de Jos privind accidentul zborului nr. 17 (MH17) al companiei Malaysia Airlines, Comisia pentru navigație aeriană a propus Consiliului OACI un amendament sub forma unui standard care să fie adăugat anexei 15 la Convenția de la Chicago. Consiliul pentru siguranță al Țărilor de Jos a recomandat ca OACI să incorporeze în standarde faptul că statele care se confruntă cu un conflict armat pe teritoriul lor trebuie să publice din timp informații cât mai specifice privind caracterul și amploarea amenințărilor generate de respectivul conflict, precum și consecințele acestuia asupra aviației civile […]". Amendamentul propus vizează să îmbunătățească informațiile referitoare la activitățile periculoase pentru aviația civilă promulgate prin intermediul avizului către navigatori (NOTAM), abordând și cazul specific al zonelor de conflict. Detaliile suplimentare vor sprijini evaluarea de către operatori a riscurilor asociate zonei de conflict.

Amendamentul, dacă este adoptat, ar îmbunătăți evaluarea și publicarea de informații referitoare la natura și amploarea amenințărilor legate de conflicte și consecințele acestora asupra aviației civile, care constituie subiectul articolului 88 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Articolul respectiv împuternicește Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației să comunice informațiile relevante și să recomande acțiunile de remediere care trebuie adoptate de către autoritățile naționale competente sau de către persoanele fizice și juridice care fac obiectul regulamentului respectiv, în cazul riscurilor pentru aviația civilă care decurg din zonele de conflict. Amendamentul, în combinație cu

materialele de orientare relevante ale OACI legate de zonele de conflict, ar facilita în mare măsură acuratețea și caracterul complet al oricărei acțiuni la nivelul Uniunii care ar trebui să ajungă la toți operatorii Uniunii asociați zonei de conflict.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.

2.10. **Amendamentele 13, 10 și 1 la anexa 16 privind protecția mediului, respectiv la volumul I, volumul II și volumul III (punctele 28, 29 și 30 de pe ordinea de zi)**

2.10.1. Descriere

Propunerea se referă la zgomotul produs de aeronave.

Detaliile sunt prezentate la punctul 2.10.3.

2.10.2. Legislația relevantă a Uniunii

Regulamentul (UE) 2018/1139

2.10.3. Îmbunătățirea standardelor internaționale în materie de zgomot și de emisii de gaze.

Amendamentele prezentate sunt rezultatele activității desfășurate de Comitetul privind protecția mediului în aviație (CAEP) în cadrul ultimului său program de lucru trienal.

Elaborarea lor a fost evaluată în mod favorabil de către Uniune, în cadrul unui număr de poziții succesive adoptate în cursul lucrărilor tehnice desfășurate la nivelul OACI. Se face trimitere la pozițiile adoptate de Consiliu în ceea ce privește scrisorile de stat 19/42, 19/43, 19,44.

În ceea ce privește adoptarea amendamentului 13 la anexa 16, volumul I, el conține corecții cu privire la aspecte generale tehnice, de nomenclatură și tipografice. Amendamentul respectiv este destinat, de asemenea, să revizuiască definițiile care utilizează termenul „transversal” („*abeam*”), o definiție pentru „traiectul de referință” („*reference ground track*”), toleranța specifică pentru media de timp exponențial lent în vederea unei mai bune caracterizări a timpului de răspuns exponențial efectiv cu o constantă de timp de o secundă, În sfârșit, el cuprinde revizuiri referitoare la utilizarea corespunzătoare a verbelor modale „*must*”, „*shall*” și „*should*” (trebuie / ar trebui).

În ceea ce privește amendamentul 10 la anexa 16, volumul II, el reflectă recenta aprobare de către CAEP al OACI (cu ocazia celei de-a unsprezecea reuniuni, desfășurate în februarie 2019) a standardelor privind masa și numărul particulelor nevolatile în suspensie (nvPM). Elaborarea acestui nou standard marchează finalizarea componentei finale a certificării de mediu a aeronavelor, închizând cercul complet privind standardele referitoare la zgomot, la calitatea aerului la nivel local și la CO_2 pentru avioanele subsonice.

Începând de la 1 ianuarie 2023, noul standard se va aplica noilor tipuri de motoare aflate în producție care au o tracțiune nominală mai mare de 26,7 kN. Valorile-limită pentru masa și numărul de nvPM oferă o oarecare atenuare pentru motoarele cu o tracțiune nominală mai mică decât 150 kN.

În ceea ce privește amendamentul 1 la anexa 16, volumul III, propunerea se referă la introducerea definiției termenului de „proiect de tip” („*type design*”) precum și diferite îmbunătățiri ale definiției; o clarificare privind aplicabilitatea standardelor pentru versiunile certificate în materie de CO_2 ale avioanelor care nu sunt certificate în materie de CO_2; o clarificare a autorității responsabile de emiterea scutirilor și a procesului de înregistrare a

scutirilor; în secțiunea privind condițiile de referință, eliminarea textului inutil și corectarea aspectelor tipografice minore.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentele, care sunt conforme cu Regulamentul (UE) 2018/1139.

2.11. **Amendamentul 13 la anexa 18 privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (punctul 31 de pe ordinea de zi)**

2.11.1. Descriere

Propunerea se referă la dispozițiile privind terminologia și separarea substanțelor toxice și infecțioase.

2.11.2. Legislația relevantă a Uniunii

Punctul CAT.GEN.MPA.200 din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, în care se subliniază că „... transportul bunurilor periculoase pe calea aerului se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago”.

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a sprijini amendamentul propus în totalitatea sa.