



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 15 ianuarie 2018  
(OR. en)

5261/18

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2018/0004 (NLE)**

---

---

**AVIATION 8  
RELEX 27  
ENV 16  
CLIMA 4**

## **PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	12 ianuarie 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 19 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 19 final

---

Anexă: COM(2018) 19 final



Bruxelles, 12.1.2018  
COM(2018) 19 final

2018/0004 (NLE)

Propunere de

**DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul  
Organizației Aviației Civile Internaționale**

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), în legătură cu adoptarea preconizată a unor acte cu efecte juridice în domeniul aviației civile.

### **2. CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **2.1. Convenția de la Chicago**

Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) a fost creată prin Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), care a fost semnată în 1944 la Chicago și a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Toate statele membre ale Uniunii Europene sunt părți contractante la această convenție și, în consecință, membre ale OACI. Uniunea nu este parte contractantă la Convenția de la Chicago, dar are statut de observator în cadrul OACI.

#### **2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale**

OACI adoptă standarde internaționale aplicabile aviației civile, în special în ceea ce privește siguranța aviației, navigația aeriană și managementul traficului aerian, mediul, securitatea aeriană, dezvoltarea economică a transportului aerian, drepturile pasagerilor și facilitarea accesului acestora. Aceste domenii fac obiectul dispozițiilor Tratatului de la Lisabona și se încadrează, în mare măsură, în sfera de competență a Uniunii Europene. În limitele posibilului, UE urmărește să asigure coerența cu standardele internaționale în domeniul aviației civile.

#### **2.3. Actele cu efecte juridice avute în vedere spre adoptare în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale**

Orientările generale ale OACI în fiecare dintre domeniile menționate mai sus sunt adoptate la Adunarea OACI pe o perioadă trienală, până la următoarea Adunare a OACI.

Se propune ca poziția UE în cadrul OACI să fie stabilită printr-o abordare pe două niveluri. O decizie a Consiliului stabilește principiile directe și orientările pentru poziția Uniunii pe o bază multianuală, pentru fiecare perioadă trienală OACI. Poziția este apoi adaptată, pentru fiecare sesiune a Consiliului OACI, prin documente neoficiale ale Comisiei care să fie discutate în cadrul organismului relevant al Consiliului UE. Această abordare este urmată în prezent în cazul altor organizații internaționale, îndeosebi în cadrul Comitetului de control al statului portului înființat în temeiul Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului<sup>1</sup>.

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

Scopul prezentei propuneri este să stabilească poziția Uniunii în cadrul OACI pentru perioada trienală actuală, în cursul căreia se pune în aplicare programul de lucru al OACI pe perioada

---

<sup>1</sup> Decizia (UE) 2016/381 a Consiliului din 14 martie 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Comitetului de control al statului portului înființat în temeiul Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, JO L 72, 17.3.2016, p. 53-56.

2016-2019 în conformitate cu recomandările și concluziile celei de a 39-a sesiuni a Adunării OACI.

Având în vedere caracteristicile procesului decizional din cadrul OACI, Comisia propune abordarea pe două niveluri menționată mai sus. Consiliul OACI este organismul de conducere responsabil cu adoptarea actelor cu efecte juridice în cadrul OACI. Normele interne ale OACI stabilesc o dată-limită de depunere a oricăror documente de către membrii Consiliului OACI, președintele Consiliului OACI și secretarul general al OACI într-un interval cuprins între zece zile și 24 de ore înainte de sesiunea Consiliului OACI (în funcție de natura documentelor). Numai în acel moment sunt disponibile toate documentele depuse, iar Comisia le poate analiza în vederea pregătirii poziției Uniunii cu privire la subiectele care intră în sfera de competență a UE și care urmează să fie discutate în cadrul Consiliului OACI. Intervalul de timp dintre momentul în care documentele devin disponibile și începutul sesiunii Consiliului OACI este prea scurt pentru pregătirea și adoptarea unei decizii a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”).

Prin urmare, se propune adoptarea unei decizii a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE care să definească poziția UE pentru perioada trienală actuală și completarea acestei decizii cu documente neoficiale ale Comisiei pentru fiecare sesiune a Consiliului OACI în parte.

Prezenta propunere este compatibilă cu politicile UE în domeniul aviației civile, îndeosebi în ceea ce privește siguranța aviației civile, navigația aeriană și managementul traficului aerian, mediul, securitatea aeriană, dezvoltarea economică a transportului aerian, drepturile pasagerilor și facilitarea accesului acestora.

#### **4. TEMEIUL JURIDIC**

##### **4.1. Temeiul juridic procedural**

###### *4.1.1. Principii*

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv<sup>2</sup>.

Noțiunea de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”<sup>3</sup>.

###### *4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție*

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

---

<sup>2</sup> Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

<sup>3</sup> Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Actele pe care OACI este invitat să le adopte sunt acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE în domeniul aviației civile. Acest lucru se datorează faptului că standardele adoptate de OACI sunt aplicabile în temeiul Convenției de la Chicago, cu excepția cazului în care un stat contractant notifică OACI o diferență (articolul 38 din Convenția de la Chicago). În plus, în limitele posibilului, UE urmărește să asigure coerența cu standardele internaționale în domeniul aviației civile.

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

Temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este, prin urmare, articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

## **4.2. Temeiul juridic material**

### *4.2.1. Principii*

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

În ceea ce privește un act avut în vedere care urmărește simultan mai multe obiective sau care include mai multe elemente care sunt legate între ele în mod inextricabil, fără ca vreunul să fie accesoriu în raport cu un altul, temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE va trebui să includă, în mod excepțional, diferitele temeuri juridice relevante.

### *4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție*

Actele avute în vedere urmăresc obiective și includ elemente din politica comună în domeniul transporturilor și din politica Uniunii în domeniul mediului. Aceste aspecte ale actelor avute în vedere sunt legate în mod inextricabil între ele, fără ca vreunul să fie accesoriu în raport cu un altul.

Temeiul juridic material al deciziei propuse cuprinde, prin urmare, următoarele dispoziții: articolul 100 alineatul (2) și articolul 191 din TFUE.

## **4.3. Concluzie**

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 100 alineatul (2) și articolul 191 din TFUE, coroborate 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  
Organizației Aviației Civile Internaționale**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2) și articolul 191, coroborate cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 47 din Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), Organizația Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) poate adopta standarde internaționale în domeniul aviației, în special în ceea ce privește siguranța aviației civile, navigația aeriană și managementul traficului aerian, mediul, securitatea aeriană, dezvoltarea economică a transportului aerian, drepturile pasagerilor și facilitarea accesului acestora.
- (2) Este necesar să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI, întrucât această organizație adoptă acte care au vocația să influențeze în mod decisiv conținutul legislației Uniunii în domeniul aviației civile.
- (3) Întrucât normele interne ale OACI, în special regulamentul de procedură al Consiliului OACI, fac imposibilă stabilirea, în timp util, a unei poziții care să fie adoptată în numele Uniunii în conformitate cu articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, este eficient ca, în această situație, să se stabilească pe o bază multianuală o astfel de poziție, care să conștă în principii directe și orientări, alături de un cadru pentru specificarea sa anuală. În același timp, cele mai multe dintre subiectele discutate în cadrul OACI se referă la chestiuni acoperite de programul de lucru al OACI, stabilit de Adunarea sa trienală. În contextul special al OACI, este așadar posibil să se stabilească o poziție generală care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI.
- (4) Poziția Uniunii ar trebui definită în conformitate cu obiectivele urmărite de Uniune în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor și al politicii de mediu a Uniunii, stabilite în conformitate cu articolul 100 alineatul (2) și cu articolul 191 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu scopul de a promova un sistem de transport aerian sigur, securizat, eficient, performant, deschis, viabil din punct de vedere economic și fiabil din punct de vedere ecologic.

- (5) Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului<sup>4</sup> determină poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organismelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională, elemente aflate încă în discuție în cadrul OACI. Poziția Uniunii cu privire la acest punct ar fi trebui să se bazeze exclusiv pe Decizia (UE) 2016/915, care este mai precisă în acest sens decât prezenta decizie,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) atunci când organismul în cauză este invitat să adopte decizii cu efecte juridice este prezentată în anexa I.

Această poziție se evaluează și, după caz, se revizuieste de către Consiliu la propunerea Comisiei, în special pentru a reflecta rezultatul celei de a 40-a Adunări a OACI.

#### *Articolul 2*

Precizarea în detaliu a poziției care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul sesiunilor Consiliului OACI se realizează în conformitate cu anexa II.

#### *Articolul 3*

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este exprimată de către statele membre, care acționează împreună, în interesul Uniunii, în cadrul organismelor OACI și care sunt asistate de Comisie, în conformitate cu statutul de observator al Uniunii.

#### *Articolul 4*

Prezenta decizie se aplică fără a aduce atingere Deciziei (UE) 2016/915.

#### *Articolul 5*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu  
Președintele*

---

<sup>4</sup> Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din 30 mai 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională, JO L 153, 10.6.2016, p. 32-34.