COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.2.2024
COM(2024) 78 final

2024/0042 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 231-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 231-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în ceea ce privește preconizatul amendament 19 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 19 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 părți la Convenția de la Chicago.

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

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

Consiliul OACI este un organism permanent al OACI, compus din 36 de state contractante alese de Adunarea OACI pe o perioadă de trei ani. În perioada 2022-2025, 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 membre 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. Actele OACI avute în vedere și relația acestora cu normele existente ale Uniunii

Cu ocazia celei de a 231-a sesiuni ale sale sau a oricărei sesiuni ulterioare, Consiliul OACI

urmează să examineze și să adopte:

– amendamentul 19 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*, astfel cum se menționează în scrisoarea de stat AN 6/1.2-22/85, rezultând din deliberările din cadrul celei de a șasea reuniuni a Comisiei de investigare a accidentelor (AIGP/6). Acesta se referă la investigațiile care implică aeronave fără pilot la bord, la comunicarea de informații privind investigațiile, la utilizarea Sistemului mondial pentru urgențe și siguranță aeronautică (*Global Aeronautical Distress and Safety System*, GADSS), la reducerea perioadei de consultare pentru raportul final, precum și la obligația de publicare în format electronic.

– 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 investigațiile care implică aeronave fără pilot la bord: pentru a face distincția între aeronavele cu pilot la bord și aeronavele pilotate de la distanță (*Remotely Piloted Aircraft*, RPA), anexa 13 va clarifica tipurile de evenimente RPA care trebuie să fie obligatoriu investigate. În plus, amendamentul propune clarificarea, în anexa 13, a principalelor elemente ale evenimentelor RPA la care investigatorul-șef trebuie să aibă acces în timpul investigațiilor;

– în ceea ce privește orientările pentru autoritățile de anchetă: amendamentul propune să se aibă în vedere publicarea de informații într-un stadiu incipient al investigării accidentelor și incidentelor care atrag o atenție sporită a publicului, după caz, și, ulterior, într-un mod mai formal, printr-un raport preliminar scris;

– în ceea ce privește disponibilitatea în cadrul investigațiilor a înregistrărilor care provin de la aparatele de înregistrare fixe montate pe aeronavă: amendamentul impune ca astfel de înregistrări să fie puse la dispoziție fără întârziere și asigură faptul că acestea nu sunt divulgate fără consimțământul statului care efectuează investigația;

– în ceea ce privește perioada de consultare pentru proiectele de rapoarte finale: amendamentul propune reducerea actualei perioade de consultare la treizeci de zile, cu posibilitatea de a o prelungi la șaizeci de zile;

– În fine, amendamentul propune sensibilizarea cu privire la e-Biblioteca rapoartelor finale și introduce o preferință ca rapoartele finale să fie transmise OACI în format electronic.

Se preconizează că amendamentul va deveni aplicabil de la 28 noiembrie 2024, cu excepția dispozițiilor care se referă la investigațiile implicând aeronave fără pilot la bord, care se preconizează că vor deveni aplicabile la 26 noiembrie 2026.

Majoritatea amendamentelor propuse sunt în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 996/2010[1], însă ar putea fi necesare unele ajustări la nivelul punerii în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010. În special, procedurile de lucru ale autorităților UE responsabile cu investigațiile privind siguranța (*Safety Investigation Authorities*, SIA) trebuie completate/modificate în mod corespunzător. Actualul cadru legislativ al UE, Regulamentul (UE) nr. 996/2010, precizează, la articolul 16 alineatul (4), că autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța are obligația de a respecta standardele și practicile recomandate la nivel internațional, ceea ce asigură conformitatea cu anexa 13.

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 TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

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

Amendamentul 19 la anexa 13

Amendamentul propus, astfel cum este menționat în scrisoarea de stat AN 6/1.2-22/85, vizează dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 996/2010 și este conform cu dreptul Uniunii.

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 îmbunătățirii investigațiilor privind accidentele și incidentele, inclusiv publicarea rapoartelor sale, prin introducerea unor modificări în anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice*.

Modificările propuse au un dublu obiectiv: Pe de o parte, să asiste autoritățile responsabile cu investigațiile privind siguranța din statele membre în investigațiile lor prin identificarea tipurilor de incidente RPA care trebuie investigate și, de asemenea, prin punerea la dispoziție fără întârziere a datelor provenite de la aparatele de înregistrat fixe instalate pe aeronave, sub rezerva autorizării de către statul care efectuează investigația. În plus, amendamentul recunoaște așteptările sporite ale publicului și ale mass-mediei și, prin urmare, necesitatea de a furniza informații cu mai mare promptitudine în timpul investigării accidentelor și incidentelor care atrag o atenție sporită din partea publicului, precum și de a disemina rapoartele finale în format electronic. În cele din urmă, utilizarea noilor tehnologii ar trebui să contribuie la reducerea perioadei de consultare, ceea ce va accelera publicarea raportului final

[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.

și a eventualelor recomandări privind siguranța pe care le conține, ceea ce va aduce beneficii siguranței aviației.

Actualul cadru legislativ al UE, Regulamentul (UE) nr. 996/2010, precizează, la articolul 16 alineatul (4), că autoritatea responsabilă cu investigațiile privind siguranța are obligația de a respecta standardele și practicile recomandate la nivel internațional, ceea ce asigură conformitatea cu anexa 13. Nu se consideră necesară modificarea Regulamentului (UE) nr. 996/2010 sau adoptarea unui nou act legislativ. Punerea corectă în aplicare a amendamentului 19 propus la anexa 13 poate fi realizată prin adaptarea procedurilor de lucru actuale ale autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța.

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 AIS în ceea ce privește scrisorile OACI adresate statelor referitoare la investigațiile privind siguranța, au contribuit la elaborarea propunerii referitoare la amendamentul 19.

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 19 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. TEMEI JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

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

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul 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 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*

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

Uniunii”[3]. Așa cum s-a explicat mai sus, amendamentul propus intră sub incidența dreptului Uniunii [și anume, a Regulamentului (UE) nr. 996/2010].

4.1.2. Aplicarea la cazul în speță

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 că: *„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.

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. 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.

4.2.2. Aplicarea la cazul în speță

Obiectivul principal și conținutul actului adoptat se referă la o politică comună în domeniul transporturilor.

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

4.3. Concluzie

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

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

2024/0042 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 231-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 („Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

(2) Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI. În 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 231-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte amendamentul 19 la anexa 13– *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago.

(5) Principalul scop al amendamentului 19 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 sprijinirea autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța din statele membre în investigațiile lor privind aeronavele pilotate de la distanță (RPAS) și prin punerea la dispoziție fără întârziere a informațiilor și a datelor provenite de la aparatele de înregistrare instalate pe aeronave. Amendamentul recunoaște, de asemenea, așteptările publicului și ale mass-mediei de a fi informate și, prin urmare, include dispoziții privind furnizarea în timp util de informații factuale în timpul investigațiilor privind siguranța. În plus, utilizarea tehnologiilor moderne poate facilita scurtarea perioadei de consultare, accelerând astfel publicarea raportului final. În fine, transmiterea rapoartelor finale în format electronic va contribui la încărcarea acestora în baza de date centrală a OACI.

(7) Rețeaua europeană a autorităților responsabile cu investigațiile privind siguranța aviației civile (ENCASIA), instituită prin articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010[1], 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 19.

(8) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, întrucât amendamentul 19 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 231-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare cu privire la adoptarea amendamentului 19 la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago trebuie să fie aceea de a sprijini 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 19 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.

(13) Această poziție trebuie exprimată de toate statele membre ale Uniunii, acționând împreună în interesul Uniunii,

[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.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 231-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare este de a sprijini amendamentul 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* propus la Convenția de la Chicago.

(2) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, în cazul în care Consiliul OACI adoptă, fără modificări substanțiale, propunerea de amendament la anexa 13 – *Investigarea accidentelor și incidentelor aviatice* la Convenția de la Chicago menționat la alineatul (1), este de a nu înregistra niciun fel de dezaprobare și de a notifica conformitatea cu măsura adoptată, ca răspuns la scrisorile corespunzătoare ale OACI adresate statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele și practicile recomandate nou adoptate după data preconizată de aplicare a acestora, o diferență față de respectivele standarde și practici recomandate specifice 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