COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) cu privire la amendamentele 3, 12 și 15 propuse la anexa 16, volumele I-III, la Convenția de la Chicago privind standardele și practicile recomandate referitoare la protecția mediului

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la

(i) poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) cu privire la propunerile de amendamente la anexa 16, volumele I-III, la Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), privind standardele și practicile recomandate referitoare la protecția mediului.

(ii) poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii după anunțarea de către OACI a adoptării amendamentelor 15, 12 și 3 la anexa 16 la Convenția de la Chicago – *Protecția mediului*, 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. Aceasta a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

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

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

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

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

Consiliul OACI este un organism permanent al OACI, compus din 36 de state contractante alese de Adunarea OACI pe o perioadă de trei ani. În prezent, Franța, Germania, Italia, Danemarca, Spania și Polonia sunt reprezentate în Consiliul OACI.

UE are statut de observator în cadrul OACI.

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

Standardele internaționale și practicile recomandate (SARP) privind protecția mediului au fost adoptate de Consiliul OACI ca anexa 16 la Convenția de la Chicago. Anexa 16 are patru volume. Cele trei volume relevante pentru prezenta propunere au următorul domeniu de aplicare:

– volumul I privind standardele și practicile recomandate referitoare la zgomotul produs de aeronave;

– volumul II privind standardele și practicile recomandate referitoare la emisiile motoarelor aeronavelor;

– volumul III privind standardele și practicile recomandate referitoare la emisiile de CO_2 ale aeronavelor;

În cadrul celei de-a 237-a sesiuni, care va avea loc între 23 martie și 2 aprilie 2026, Consiliul OACI ar trebui să aibă în vedere aducerea unor eventuale modificări la respectivele volume. În iulie 2025, statelor OACI le-au fost trimise scrisori adresate statelor[1], conținând modificările preconizate, și li s-au solicitat observații.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII EUROPENE

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

Înainte de cea de a 237-a sesiune a Consiliului OACI, care va începe la data de 23 martie 2026, este necesar să se adopte poziția în numele Uniunii pentru a permite statelor membre în cauză să participe la deciziile privind modificările propuse.

În ceea ce privește **volumul I**, amendamentele propuse preconizate, astfel cum figurează în scrisoarea adresată statelor menționată mai sus, includ actualizări ale definițiilor din partea I privind versiunile derivate, adăugând definiția avioanelor supersonice și introducând îmbunătățiri tipografice, editoriale și alte îmbunătățiri diverse. Propunerea include, de asemenea, un nou standard de zgomot la aterizare și decolare (*landing and take-off* - LTO) pentru avioanele supersonice (la noul capitol 15) și un nou standard de zgomot LTO pentru avioanele subsonice (la noul capitol 16).

În ceea ce privește **volumul II**, propunerile de amendamente preconizate, astfel cum figurează în scrisoarea adresată statelor, menționată mai sus, includ:

(a) îmbunătățiri lingvistice în ceea ce privește aplicabilitatea și introducerea noilor termeni „motor prototip” și „criterii de menținere a nivelului zero de emisii” pentru a spori coerența și claritatea practică pentru utilizatori;

(b) actualizări ale simbolurilor și definițiilor pentru a fi în concordanță cu apendicele 3 în vederea utilizării în calculele indicilor de emisii și introducerea a trei metode de determinare a concentrației masice maxime de particule în suspensie nevolatile (nvPM) și a trei metode de determinare a masei maxime nvPM și a numărului maxim de indici de emisii nvPM;

(c) introducerea unei noi cerințe de raportare a punctelor de certificare nvPM pentru 57,5 % din propulsia nominală în lista punctelor de referință care trebuie determinate pentru emisiile nvPM masice și nvPM numerice;

(d) alinierea dispozițiilor cu practicile recomandate ale SAE în domeniul aerospațial ARP6320B „Procedura de eșantionare continuă și de măsurare a emisiilor de particule în suspensie nevolatile provenite de la motoarele cu turbină ale aeronavelor” și SAE ARP6481A „Procedura de calculare a pierderilor sistemului de eșantionare și de măsurare a nvPM și a factorilor de corecție a pierderilor din sistem”.

În ceea ce privește **volumul III**, propunerile de amendamente preconizate, astfel cum figurează în scrisoarea adresată statelor, menționată mai sus, includ:

(a) introducerea unui nou standard privind emisiile de CO_2 pentru avioanele subsonice cu limite mai stricte de 10 la sută /3 la sută pentru avioanele mari/mici, cu o dată de aplicabilitate la 31 decembrie 2031 pentru noile tipuri de avioane, și a unui standard mai strict privind emisiile pentru tipurile de avioane în producție, aplicabil la 1 ianuarie 2035;

[1] SL 25/68, SL 25/69 și SL 25/67.

(b) ajustări pentru a spori claritatea și precizia termenilor și pentru a asigura abordarea adecvată și corectă a diferitelor metode de conformitate (încercări directe în zbor și modele de performanță), în scopul procedurilor specifice de determinare și raportare a intervalului de zbor (*specific air range* - SAR).

Se preconizează că toate amendamentele propuse vor deveni aplicabile la 1 ianuarie 2027.

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

– Regulamentul (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) No 3922/91 al Consiliului[2] și

– Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare, precum și privind cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție[3].

3.2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii

Având în vedere legislația relevantă a Uniunii, poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI ar trebui să fie aceea de a sprijini amendamentele propuse la volumele I, II și III.

Amendamentele propuse ale standardelor reprezintă un important pas înainte, în conformitate cu politicile Uniunii și ar trebui salutate. Deși este posibil ca unele amendamente să se alinieze deja la practicile existente ale unor producători și să nu necesite modificări radicale ale proiectării sau dezvoltarea de noi tehnologii, adoptarea lor de către Consiliul OACI este în concordanță cu politicile Uniunii, promovează coerența la nivel mondial și promovează un mediu pozitiv pentru continuarea inovării.

Drept urmare, poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, în cazul în care Consiliul OACI adoptă, fără modificări substanțiale, amendamentele propuse la anexa 16 – *Protecția mediului*, trebuie să fie de a nu notifica nicio dezaprobare, ci de se conforma cu măsurile adoptate ca răspuns la respectiva scrisoare a OACI adresată statelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la standardele OACI nou adoptate după o dată preconizată de aplicare a standardelor respective, poziția Uniunii cu privire la diferențele față de standardele specifice respective ar trebui notificată OACI de către statele membre, pe baza unui document pregătitor prezentat în timp util Consiliului de către Comisie spre dezbatere și aprobare, în care să fie stabilite în detaliu diferențele cu privire la timpul necesar pentru finalizarea punerii în aplicare.

[2] JO L 212, 22.8.2018, p. 1.
[3] JO L 224, 21.8.2012, p. 1.

4. COERENȚA CU ALTE POLITICI ALE UNIUNII

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

5. TEMEIUL JURIDIC

5.1. Temei juridic procedural

5.1.1. Principii

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

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[4].

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*”[5].

5.1.2 Aplicarea la cazul în discuție

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

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

În plus, prin faptul că ar putea conduce la amendamente, actele avute în vedere pot influența decisiv conținutul legislației UE, și anume Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, în măsura în care fac trimitere în mod explicit la anexa 16 volumele I-III la Convenția de la Chicago.

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

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

---

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

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

5.2. Temei juridic material

5.2.1 Principiu

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului adoptat cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii.

Dacă actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

5.2.2 Aplicarea la cazul în discuție

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

În conformitate cu articolul 192 alineatul (1) și cu articolul 191 din TFUE, Uniunea Europeană contribuie la îndeplinirea, printre altele, a următoarelor obiective: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice.

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

5.3. Concluzie

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

2026/0042 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) cu privire la amendamentele 3, 12 și 15 propuse la anexa 16, volumele I-III, la Convenția de la Chicago privind standardele și practicile recomandate referitoare la protecția mediului

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Convenția privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin Convenția de la Chicago a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

(2) Toate statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, iar Uniunea are statut de observator în cadrul anumitor organisme ale OACI. În Consiliul OACI sunt reprezentate șase state membre.

(3) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate (SARP).

(4) SARP privind protecția mediului au fost adoptate de Consiliul OACI ca anexa 16 la Convenția de la Chicago.

(5) În cadrul celei de a 237-a sesiuni, Consiliul OACI urmează să adopte o serie de amendamente la anexa 16 la Convenția de la Chicago.

(6) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, deoarece amendamentele propuse au efecte juridice, având în vedere că sunt obligatorii în temeiul dreptului internațional și au vocația de a influența în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, și anume Regulamentul (UE) 2018/1139[6] și Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei[7].

---

[6] 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).

[7] Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor

(7) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii ar trebui să fie de a sprijini amendamentele 3, 12 și 15 propuse la anexa 16 la Convenția de la Chicago.

(8) Respectiva poziție ar trebui să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Consiliului OACI, acționând împreună în numele Uniunii.

(9) Poziția Uniunii după adoptarea amendamentelor 3, 12 și 15 propuse la anexa 16 la Convenția de la Chicago de către Consiliul OACI, care urmează să fie anunțată de Secretarul General al OACI prin procedura scrisorilor OACI adresate statelor, ar trebui să fie de a nu înregistra nicio dezaprobare și de a se conforma amendamentelor. În cazul în care legislația Uniunii s-ar abate de la SARP-urile nou adoptate după data preconizată de aplicare a acestora, orice diferență față de respectivele SARP-uri ar trebui notificată OACI. Poziția Uniunii cu privire la o astfel de diferență ar trebui să se bazeze pe un document scris transmis Consiliului de către Comisie spre dezbatere și aprobare,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 237-a sesiuni a Consiliului OACI sau în cadrul oricărei sesiuni ulterioare, în ceea ce privește amendamentele 3, 12 și 15 la anexa 16, volumele I-III, la Convenția privind aviația civilă internațională, este de a sprijini integral amendamentele propuse.

(2) Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii, cu condiția aprobării de către Consiliul OACI, fără modificări substanțiale, a amendamentelor 3, 12 și 15 propuse la anexa 16, volumele I-III, 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 16 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.

și a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare, precum și privind cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele