



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 20 ottobre 2022
(OR. en)

13775/22

**Fascicolo interistituzionale:
2022/0336 (NLE)**

**AVIATION 256
ICAO 88
RELEX 1377**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	20 ottobre 2022
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2022) 545 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea per l'adozione di standard internazionali e modifiche o per la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali di cui agli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 e 19 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2022) 545 final.

All.: COM(2022) 545 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 20.10.2022
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea per l'adozione di standard internazionali e modifiche o per la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali di cui agli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 e 19 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in materia di:

- adozione in seno al Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) di atti relativi alla sicurezza dell'aviazione civile, alla navigazione aerea e alla gestione del traffico aereo, in particolare degli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 e 19 della convenzione su'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago");
- notifica di differenze rispetto agli atti adottati aventi effetti giuridici nei settori dei suddetti allegati della convenzione di Chicago in risposta alle lettere agli Stati inviate dall'ICAO, nelle quali gli Stati contraenti sono invitati a notificare il loro disaccordo o eventuali differenze con le misure adottate;
- notifica all'ICAO delle differenze con gli standard e le pratiche raccomandate vigenti, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, derivanti da modifiche dell'*acquis* dell'Unione in relazione ai suddetti allegati della convenzione di Chicago.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione di Chicago

L'ICAO è stata istituita dalla convenzione di Chicago, firmata a Chicago nel 1944 ed entrata in vigore il 4 aprile 1947. Tutti gli Stati membri dell'Unione europea sono parti contraenti di tale convenzione e pertanto membri dell'ICAO. L'Unione ha lo status di osservatore in seno all'ICAO e ha concluso un memorandum di cooperazione con l'ICAO che fornisce un quadro di cooperazione rafforzata nei settori della sicurezza aerea, della sicurezza della navigazione aerea, della gestione del traffico aereo e della protezione ambientale¹.

La convenzione di Chicago si compone di 96 articoli che stabiliscono le norme e i principi di base che disciplinano l'ICAO. È corredata di 19 allegati contenenti gli standard e le pratiche raccomandate, che sono modificati periodicamente.

2.2. L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

L'ICAO adotta le norme internazionali per l'aviazione civile, in particolare in tema di sicurezza aerea, navigazione aerea e gestione del traffico aereo, ambiente, sicurezza della navigazione aerea, sviluppo economico del trasporto aereo, diritti dei passeggeri e facilitazione della navigazione aerea. Tali settori sono disciplinati dalle disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e sono in gran misura di competenza dell'Unione europea. Per quanto possibile l'Unione mira ad assicurare la coerenza con le norme internazionali esistenti nel settore dell'aviazione civile.

¹ Decisione (UE) 2011/530 del Consiglio, del 31 marzo 2011, relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria di un memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata (GU L 232 del 9.9.2011, pag. 1).

2.3. Atti previsti in seno al Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale aventi effetti giuridici nell'Unione

In quanto uno dei due organi direttivi dell'ICAO, il Consiglio dell'ICAO fornisce un continuo orientamento al lavoro dell'ICAO. Si riunisce diverse volte all'anno.

A norma dell'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta standard e pratiche raccomandate internazionali, designandoli come allegati della convenzione di Chicago, e notifica le misure adottate a tutti gli Stati contraenti. Il Consiglio dell'ICAO prende in considerazione anche le raccomandazioni della Commissione per la navigazione aerea ai fini della modifica degli allegati ai sensi dell'articolo 54, lettera m). A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, l'adozione degli allegati o di modifiche di un allegato da parte del Consiglio richiede il voto di due terzi del Consiglio dell'ICAO.

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

Si propone che la posizione da adottare a nome dell'Unione nelle sessioni del Consiglio dell'ICAO sia definita secondo un approccio a due livelli. In primo luogo, per mezzo della presente decisione del Consiglio, i principi guida e gli orientamenti della posizione dell'Unione sono stabiliti nell'allegato I su base pluriennale. In secondo luogo, la Commissione trasmetterà al Consiglio, sotto forma di documento scritto, la posizione dettagliata per ciascuna sessione del Consiglio dell'ICAO, affinché sia discussa e approvata. La Commissione proporrà la posizione dettagliata nel documento scritto sulla base dei principi guida e degli orientamenti di cui all'allegato I e della procedura di cui all'allegato II.

Tale approccio è attualmente seguito per altre organizzazioni internazionali, in particolare nel settore dei trasporti nel comitato per il controllo da parte dello Stato di approdo del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo².

Nel settore dell'aviazione esiste già una decisione analoga del Consiglio che stabilisce la posizione dell'Unione in merito alla notifica di differenze rispetto all'ICAO (decisione (UE) 2021/1092 del Consiglio³), ma non sarà più in vigore a decorrere dal 30 novembre 2022. L'obiettivo della presente proposta è pertanto anche quello di assicurare la continuità di tale decisione del Consiglio e rivedere i termini del suo ambito di applicazione per garantire che le questioni pertinenti nell'ambito della convenzione di Chicago ricevano un trattamento coerente a livello dell'Unione.

La Commissione propone la procedura di cui sopra sulla base delle caratteristiche del processo in seno all'ICAO:

- (a) in merito all'adozione di atti nuovi o modificati;
- (b) a seguito dell'annuncio dell'adozione di nuovi atti sotto forma di lettera agli Stati che invita gli Stati contraenti a notificare il loro disaccordo o eventuali differenze e la data di conformità alle misure adottate; e

² Decisione (UE) 2016/381 del Consiglio, del 14 marzo 2016, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito del comitato per il controllo da parte dello Stato di approdo del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo (GU L 72 del 17.3.2016, pag. 53).

³ Decisione (UE) 2021/1092 del Consiglio, dell'11 giugno 2021, che stabilisce i criteri e le procedure per la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali adottati dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale nel settore della sicurezza aerea (GU L 236 del 5.7.2021, pag. 51).

- (c) per l'obbligo di notificare le differenze con gli standard e le pratiche raccomandate vigenti.

In particolare, le norme interne dell'ICAO consentono la presentazione dei documenti dai dieci giorni alle 24 ore prima della sessione del Consiglio dell'ICAO (a seconda della natura dei documenti). Solo in quel momento tutti i documenti presentati sono disponibili e la Commissione può analizzarli al fine di predisporre la posizione dell'Unione sulle questioni di competenza dell'UE per la discussione e la decisione nel Consiglio dell'ICAO. L'intervallo temporale tra la disponibilità dei documenti e l'inizio della sessione del Consiglio dell'ICAO può mettere a rischio la predisposizione e l'adozione tempestive della decisione del Consiglio imposta a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Per garantire la coerenza della posizione dell'Unione durante l'intero processo di adozione dell'ICAO, la procedura a due livelli proposta dovrebbe applicarsi allo stesso modo alla notifica di disaccordo, a norma dell'articolo 90, e di differenze, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago.

Si propone pertanto di adottare una decisione del Consiglio sulla base dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE, che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea per l'adozione di standard internazionali, modifiche o per la notifica di differenze per i seguenti fini:

- (a) per ogni sessione del Consiglio dell'ICAO;
- (b) quando è necessaria la registrazione del disaccordo o la notifica di differenze rispetto alle misure adottate, in risposta alla procedura della lettera agli Stati dell'ICAO;
- (c) quando è richiesta una notifica di differenze derivanti da modifiche dell'*acquis* dell'Unione.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo⁴.

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"⁵.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

L'ICAO è un organo istituito da un accordo, la convenzione di Chicago.

⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

⁵ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti da 61 a 64.

Gli atti che l'ICAO è chiamata ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Ciò in quanto gli standard e le pratiche raccomandate adottati dall'ICAO sono applicabili a norma della convenzione di Chicago salvo che uno Stato contraente segnali una differenza all'ICAO (articolo 38 della convenzione di Chicago) e, una volta adottati ed esecutivi, sono vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti. Di fatti, a norma dell'articolo 37 della convenzione di Chicago, ciascuno Stato contraente si impegna a collaborare per garantire il massimo grado possibile di uniformità in tali standard e pratiche raccomandate. Nella misura del possibile, essi trovano inoltre riscontro nel diritto dell'Unione e tali standard e pratiche raccomandate sono pertanto in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nel settore dell'aviazione civile.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della proposta di decisione è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale della decisione di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'atto previsto ha finalità e parti costitutive riguardanti il settore della politica comune dei trasporti.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della proposta di decisione del Consiglio deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea per l'adozione di standard internazionali e modifiche o per la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali di cui agli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 e 19 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione sull'aviazione civile internazionale (la "convenzione di Chicago"), firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 e che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO").
- (2) Gli Stati membri dell'Unione sono parti contraenti della convenzione di Chicago e Stati contraenti dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.
- (3) A norma dell'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard internazionali e pratiche raccomandate per l'aviazione civile e designarli come allegati della convenzione di Chicago ("allegati ICAO").
- (4) Poiché gli standard e le pratiche raccomandate dell'ICAO sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nel settore dell'aviazione civile al punto da riflettersi nella legislazione di cui ai considerando 9 e 10, è opportuno stabilire una posizione da adottare a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO.
- (5) A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno degli allegati dell'ICAO od ogni modifica di un allegato dell'ICAO diventano esecutivi nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti dell'ICAO oppure al termine di un periodo di tempo più lungo fissato dal Consiglio dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non notifichi il proprio disaccordo. Una volta adottati ed esecutivi, gli standard sono vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, compresi tutti gli Stati membri dell'Unione, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti, in particolare negli articoli 37 e 38.
- (6) A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente dell'ICAO che reputi di non potersi attenere del tutto a uno standard internazionale o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche a uno standard a seguito di una sua modifica, o che ritenga necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscono in qualche punto da quelli introdotti in base a uno standard,

deve dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra i propri regolamenti o le proprie pratiche e quelli stabiliti dallo standard. Nel caso di modifiche degli standard, ogni Stato che non apporti le necessarie modifiche ai propri regolamenti o pratiche ne deve dare notizia all'ICAO entro sessanta giorni dall'adozione della modifica dello standard, oppure indicare l'azione che si propone d'intraprendere.

- (7) Il regolamento interno dell'ICAO, in particolare la disponibilità tardiva dei documenti per le decisioni relative ai nuovi standard o alle modifiche degli standard in seno al Consiglio dell'ICAO, o le scadenze fissate dall'ICAO per gli Stati contraenti dell'ICAO per notificare le differenze rispetto agli standard, nonché il numero di differenze nei settori della sicurezza aerea, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo da notificare ogni anno, rendono difficile stabilire tempestivamente la posizione da adottare a nome dell'Unione in una decisione del Consiglio basata sull'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.
- (8) Gli standard adottati dal Consiglio dell'ICAO nei settori della sicurezza aerea, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo riguardano inoltre in larga misura materie di competenza esclusiva dell'Unione. È pertanto efficiente e opportuno stabilire un quadro per l'adozione di nuovi standard o modifiche degli standard e per la notifica delle differenze rispetto agli standard nei settori della sicurezza aerea, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo di competenza dell'Unione, fatti salvi i diritti e gli obblighi degli Stati membri a norma della convenzione di Chicago. A livello dell'ICAO, gli standard di sicurezza aerea, navigazione aerea e gestione del traffico aereo sono contenuti principalmente negli allegati ICAO 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 e 19.
- (9) A livello dell'Unione, i requisiti contenuti in tali standard per la sicurezza aerea trovano riscontro e sono menzionati principalmente nei regolamenti (UE) 2018/1139, (UE) n. 996/2010⁶, (CE) n. 2111/2005⁷ e (UE) n. 376/2014⁸ del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, nonché negli atti di esecuzione e negli atti delegati adottati su tale base, in particolare nei regolamenti (UE) n. 1178/2011¹⁰, (UE) n. 748/2012¹¹, (UE)

⁶ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

⁷ Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

⁸ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

⁹ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

¹⁰ Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

n. 965/2012¹², (UE) n. 139/2014¹³, (UE) n. 452/2014¹⁴, (UE) n. 1321/2014¹⁵, (UE) 2015/640¹⁶, (UE) 2019/947¹⁷, (UE) 2019/945¹⁸ e (UE) 2021/664 della Commissione¹⁹.

- (10) A livello dell'Unione, per la navigazione aerea e la gestione del traffico aereo, i requisiti contenuti in tali standard trovano riscontro e sono menzionati principalmente nei regolamenti (CE) n. 549/2004²⁰, (CE) n. 550/2004²¹, (CE) n. 551/2004²² del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché negli atti di esecuzione e negli atti delegati adottati su tale base, in particolare nei regolamenti(UE) n. 923/2012²³, (UE) n. 1332/2011²⁴, (UE) 2018/1048²⁵ e (UE) 2015/340 della Commissione²⁶.

¹¹ Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

¹² Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

¹³ Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1).

¹⁴ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

¹⁵ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

¹⁶ Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18).

¹⁷ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 della Commissione, del 24 maggio 2019, relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 45).

¹⁸ Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 1).

¹⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 della Commissione, del 22 aprile 2021, relativo a un quadro normativo per lo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 161).

²⁰ Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

²¹ Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

²² Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

²³ Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

²⁴ Regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione, del 16 dicembre 2011, che stabilisce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo (GU L 336 del 20.12.2011, pag. 20).

²⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1048 della Commissione, del 18 luglio 2018, che stabilisce requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative per la navigazione basata sulle prestazioni (GU L 189 del 26.7.2018, pag. 3).

²⁶ Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi

- (11) Data la specificità della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo rispetto ad altri settori trattati dall'ICAO, in particolare l'elevato numero di standard adottati in tali settori dal Consiglio dell'ICAO e di altre decisioni correlate e il numero di differenze da notificare ogni anno, è efficace stabilire tale posizione su base pluriennale, sotto forma di principi guida e orientamenti. La maggior parte delle questioni trattate dal Consiglio dell'ICAO riguardano tematiche i figuranti nel programma di lavoro dell'ICAO stabilito dalla sua assemblea triennale. È pertanto possibile stabilire una posizione generale da adottare a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO.
- (12) La posizione dettagliata dell'Unione dovrebbe essere definita sulla base dei principi guida e degli orientamenti di cui all'allegato I e della procedura di cui all'allegato II e conformemente agli obiettivi perseguiti dall'Unione nel quadro della politica comune per l'aviazione, al fine di promuovere un sistema dei trasporti aerei sicuro, efficiente, funzionale, aperto, economicamente sostenibile ed ecocompatibile.
- (13) Ove applicabile, le differenze da notificare all'ICAO dovrebbero basarsi in particolare sulle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) a norma dell'articolo 90, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139. Ove richiesto dall'ICAO, le differenze dovrebbero rispettare il formato definito dall'ICAO nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (Electronic Filing of Differences). Qualora, in virtù della presente decisione, la posizione da adottare a nome dell'Unione sia stabilita in un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione, tale documento dovrebbe, ove opportuno e sulla base dei singoli casi, indicare se debba essere concessa agli Stati membri una certa flessibilità in merito alla forma della notifica delle differenze in questione. La Commissione dovrebbe inoltre fare il possibile per iniziare quanto prima a preparare tale documento, in modo da disporre di tempo sufficiente per tale preparazione, anche per eventuali opportune consultazioni a livello di esperti.
- (14) Le differenze rispetto agli standard adottati dal Consiglio dell'ICAO nei settori della sicurezza aerea, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo possono anche derivare da misure nazionali adottate a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 in caso di circostanze imprevedibili urgenti, quando tali misure differiscono dagli standard e richiedono pertanto la notifica delle differenze all'ICAO a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago. È pertanto opportuno definire nella presente decisione la procedura da seguire per la definizione di tali differenze. Tale procedura dovrebbe dipendere dall'ambito di applicazione e dalla durata delle misure nazionali adottate e dovrebbe consentire agli Stati membri di adempiere senza indugio ai loro obblighi internazionali ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago. Tale procedura dovrebbe lasciare impregiudicate le condizioni e la procedura di cui all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.
- (15) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'ICAO, che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione, e sono assistiti dalla Commissione, in linea con lo status di osservatore dell'Unione.
- (16) L'attuazione della presente decisione dovrebbe consentire agli Stati membri di adempiere ai loro obblighi a norma della convenzione di Chicago.

del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione (GU L 63 del 6.3.2015, pag. 1).

- (17) La presente decisione dovrebbe applicarsi per un periodo di tempo limitato, vale a dire fino a dopo la sessione del Consiglio dell'ICAO successiva alla 42^a assemblea dell'ICAO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nel Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale quando tale organismo è chiamato a prendere decisioni nei settori della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo in relazione agli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 e 19 è stabilita nell'allegato I.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione nelle sessioni del Consiglio dell'ICAO è definita conformemente all'allegato II.

Articolo 3

La posizione da adottare a nome dell'Unione per quanto riguarda la notifica di differenze all'ICAO rispetto agli standard contenuti nei suddetti allegati della convenzione di Chicago è stabilita conformemente alla posizione di cui all'allegato I.

Articolo 4

Qualora il diritto dell'Unione differisca dagli standard di cui all'articolo 1 della presente decisione e la notifica all'ICAO delle differenze rispetto a tali standard sia pertanto richiesta a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, la Commissione presenta al Consiglio per discussione e approvazione, a tempo debito e almeno due mesi prima dell'eventuale termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, un documento scritto basato in particolare sulle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) conformemente all'articolo 90, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, ove opportuno, che illustri in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO e, se del caso, che indichi la flessibilità concessa agli Stati membri in merito alla forma della notifica.

Articolo 5

Qualora, conformemente all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, uno Stato membro adotti misure nazionali che concedono esenzioni riguardanti singole persone fisiche o giuridiche o la cui durata complessiva non superi gli otto mesi, e qualora tali misure nazionali differiscano dagli standard di cui all'articolo 3 della presente decisione e richiedano la notifica delle differenze rispetto a tali standard conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago, tale Stato membro informa immediatamente la Commissione delle differenze da notificare.

Se le esenzioni concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 sono di applicazione generale e hanno una durata complessiva superiore a otto mesi, la Commissione, entro due settimane dal ricevimento della raccomandazione dell'AESA conformemente all'articolo 71, paragrafo 2, di tale regolamento, presenta al Consiglio per discussione e approvazione un documento scritto basato in particolare sulle informazioni fornite dallo Stato membro interessato e, ove applicabile, sulle informazioni fornite dall'AESA a norma

dell'articolo 90, paragrafo 4, di tale regolamento, che illustri in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO.

Articolo 6

L'attuazione della presente decisione facilita l'adempimento degli Stati membri ai loro obblighi a norma della convenzione di Chicago.

Articolo 7

La posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO è espressa dagli Stati membri che agiscono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, in seno agli organi dell'ICAO, e sono assistiti dalla Commissione, in linea con lo status di osservatore dell'Unione.

Articolo 8

La presente decisione si applica fino al 31 dicembre 2025. Su proposta della Commissione, il Consiglio può prorogarne l'applicazione o modificarla in altro modo.

Articolo 9

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*