

Bruxelles, 15 gennaio 2018
(OR. en)

5261/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0004 (NLE)**

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

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	12 gennaio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 19 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 19 final.

All.: COM(2018) 19 final



Bruxelles, 12.1.2018
COM(2018) 19 final

2018/0004 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea
nell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale**

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione di atti che hanno effetti giuridici nell'ambito dell'aviazione civile.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione di Chicago

L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) è stata istituita dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale ("la 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 non è parte contraente della convenzione di Chicago ma ha lo status di osservatore nell'ICAO.

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 dell'aviazione (security), sviluppo economico del trasporto aereo, diritti dei passeggeri e facilitazione della navigazione aerea. Tali argomenti sono disciplinati da disposizioni del trattato di Lisbona e sono in gran misura di competenza dell'Unione europea. Per quanto possibile l'UE mira ad assicurare la coerenza con le norme internazionali esistenti nell'ambito dell'aviazione civile.

2.3. Atti previsti aventi effetti giuridici in seno all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

Gli orientamenti generali dell'ICAO in ognuno degli ambiti menzionati sono adottati dall'assemblea dell'ICAO per un periodo pari al triennio che intercorre fino all'assemblea dell'ICAO successiva.

Il presente documento propone di definire la posizione dell'UE in seno all'ICAO secondo un approccio a due livelli. Una decisione del Consiglio espone i principi guida e gli orientamenti della posizione dell'Unione su base pluriennale per ogni triennio ICAO. La posizione viene successivamente adeguata in occasione di ogni sessione del Consiglio dell'ICAO mediante documenti informali della Commissione che sono discussi nella sede competente del Consiglio dell'UE. Tale approccio è attualmente seguito per altre organizzazioni internazionali, in particolare 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 approdo¹.

¹ 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. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

La proposta è finalizzata a stabilire la posizione dell'Unione nell'ICAO per il triennio in corso, nel quale si attua il programma di lavoro dell'ICAO per il periodo 2016-2019 in conformità alle raccomandazioni e conclusioni della 39^a sessione dell'assemblea dell'ICAO.

La Commissione propone il già citato approccio a due livelli sulla base delle caratteristiche del processo decisionale nell'ICAO. Il Consiglio dell'ICAO è l'organo direttivo responsabile dell'adozione di atti aventi effetti giuridici in seno all'ICAO. Le norme interne dell'ICAO stabiliscono che il termine ultimo per la presentazione di qualsiasi documento da parte dei membri o del Presidente del Consiglio dell'ICAO e del Segretario generale cada tra dieci giorni e 24 ore prima della sessione del Consiglio dell'ICAO (in funzione 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 sugli argomenti di competenza dell'UE da discutere nel Consiglio dell'ICAO. L'intervallo temporale tra la disponibilità dei documenti e l'inizio della sessione del Consiglio dell'ICAO non permette di predisporre e adottare una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Si propone pertanto di adottare una decisione del Consiglio sulla base dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE per definire la posizione dell'UE per il triennio in corso e di integrarla con documenti informali della Commissione per ogni sessione del Consiglio dell'ICAO.

La presente proposta è coerente con le politiche dell'UE nell'ambito dell'aviazione civile e in particolare per quanto riguarda la sicurezza dell'aviazione civile, la navigazione aerea e la gestione del traffico aereo, l'ambiente, la sicurezza dell'aviazione (security), lo sviluppo economico del trasporto aereo, i diritti dei passeggeri e la facilitazione della navigazione aerea.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del 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, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo in questione².

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*"³.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

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

² Causa C-399/12, *Germania/Consiglio* (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

³ Causa C-399/12, *Germania/Consiglio* (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Gli atti che l'ICAO è chiamata ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nell'ambito dell'aviazione civile. Ciò in quanto le norme adottate dall'ICAO sono applicabili in conformità alla convenzione di Chicago salvo che uno Stato contraente segnali una differenza all'ICAO (articolo 38 della convenzione di Chicago). Nella misura del possibile l'UE mira inoltre ad assicurare la coerenza con le norme internazionali esistenti nell'ambito dell'aviazione civile.

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

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

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del 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, del TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

Riguardo a un atto previsto che persegua contemporaneamente più finalità o abbia più componenti tra loro inscindibili, di cui nessuna sia accessoria rispetto alle altre, la base giuridica sostanziale della decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE deve includere, in via eccezionale, le varie basi giuridiche corrispondenti.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

Gli obiettivi e i contenuti degli atti previsti riguardano i settori della politica comune dei trasporti e della politica dell'Unione in materia ambientale. Tali elementi degli atti previsti sono tra loro inscindibili e nessuno di essi è accessorio rispetto all'altro.

La base giuridica sostanziale della proposta di decisione comprende pertanto le seguenti disposizioni: Articolo 100, paragrafo 2, e articolo 191 del TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 191 del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, e l'articolo 191, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 47 della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago"), l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) può adottare norme internazionali per l'aviazione, in particolare per quanto riguarda la sicurezza dell'aviazione civile, la navigazione aerea, la gestione del traffico aereo, l'ambiente, la sicurezza dell'aviazione (security), lo sviluppo economico del trasporto aereo, i diritti dei passeggeri e la facilitazione della navigazione aerea.
- (2) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nell'ICAO, poiché quest'ultima adotta atti che sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nel settore dell'aviazione civile.
- (3) Poiché le norme interne dell'ICAO, in particolare le norme procedurali del Consiglio dell'ICAO, non permettono di stabilire tempestivamente la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in conformità all'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, nella presente situazione è efficace stabilire tale posizione su base pluriennale, sotto forma di principi guida e orientamenti, insieme a un quadro per la sua definizione annuale. Allo stesso tempo la maggior parte degli argomenti discussi nell'ICAO riguardano temi figuranti nel programma di lavoro dell'ICAO stabilito dalla sua assemblea triennale. Nel contesto particolare dell'ICAO è quindi possibile stabilire una posizione generale che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nell'ICAO.
- (4) La posizione dell'Unione dovrebbe essere definita in conformità agli obiettivi perseguiti dall'Unione nel quadro della politica comune dei trasporti e della politica ambientale dell'Unione, stabilite a norma dell'articolo 100, paragrafo 2, e dell'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di promuovere un sistema dei trasporti aerei sicuro, protetto, efficiente, funzionale, aperto, economicamente sostenibile ed ecocompatibile.
- (5) La decisione (UE) 2016/915 del Consiglio⁴ determina la posizione che dovrà essere adottata, a nome dell'Unione europea, in relazione allo strumento internazionale che

⁴ Decisione (UE) 2016/915 del Consiglio, del 30 maggio 2016, relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in relazione allo strumento internazionale che deve essere predisposto in sede di organi dell'ICAO e finalizzato all'attuazione, a partire dal 2020, di una misura

deve essere predisposto in sede di organi dell'ICAO e finalizzato all'attuazione, a partire dal 2020, di una misura mondiale unica basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale, elementi della quale sono ancora in discussione presso l'ICAO. La posizione dell'Unione su tale argomento dovrebbe essere disciplinata unicamente dalla decisione (UE) 2016/915, che al riguardo è più specifica della presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) quando tale organismo sarà chiamato a prendere decisioni aventi effetti giuridici è stabilita nell'allegato I.

La posizione è valutata e, se del caso, riveduta dal Consiglio, su proposta della Commissione, in particolare per tenere conto dell'esito della 40^a assemblea dell'ICAO.

Articolo 2

La definizione particolareggiata della posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nelle sessioni del Consiglio dell'ICAO è elaborata in conformità all'allegato II.

Articolo 3

La posizione assunta a nome dell'Unione 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 4

La presente decisione si applica fatta salva la decisione (UE) 2016/915.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente

mondiale unica basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale; GU L 153 del 10.6.2016, pag. 32.