



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 2 luglio 2020
(OR. en)

8899/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0120 (NLE)**

**ICAO 16
AVIATION 129
RELEX 456**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile riguardo alla notifica di differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale dovute alle misure temporanee connesse alla pandemia di COVID-19

DECISIONE (UE) 2020/... DEL CONSIGLIO

del ...

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile riguardo alla notifica di differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale dovute alle misure temporanee connesse alla pandemia di COVID-19

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 di Chicago sull'aviazione civile internazionale, che è stata firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 e disciplina il trasporto aereo internazionale ("convenzione di Chicago"), è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO").
- (2) Gli Stati membri sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate internazionali (*standards and recommended practices* – "SARP").
- (4) A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente che reputi di non poter attenersi del tutto agli standard o alle procedure internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche a uno standard o una procedura internazionale che siano stati modificati, o che ritenga necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscono in qualche punto da quelli introdotti da uno standard o una procedura internazionale, deve dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra i propri regolamenti o le proprie pratiche e quelli stabiliti dallo standard o dalla procedura internazionale.

- (5) A norma dell'articolo 39 della convenzione di Chicago, qualora non soddisfatti gli standard minimi, il certificato medico del personale che partecipa alla navigazione aerea internazionale deve essere corredato dell'elenco completo degli elementi in relazione a cui l'interessato non soddisfa gli standard. In tale caso dovrebbero essere indicate in dettaglio le differenze specifiche relative al periodo di validità del certificato medico.
- (6) Inoltre, ai sensi dell'articolo 40 della convenzione di Chicago, nessun membro del personale che disponga di un certificato medico di questo tipo sarebbe autorizzato a partecipare alla navigazione aerea internazionale se non con il consenso dello Stato o degli Stati sul cui territorio si svolge il volo.
- (7) In considerazione della pandemia di COVID-19, l'ICAO ha creato il sottosistema di differenze legate alla contingenza COVID-19 dell'ICAO (*COVID-19 Contingency-Related Differences – CCRD*) del sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences – EFOD*), che consente agli Stati di notificare le differenze temporanee rispetto agli annessi 1 e 6 della Convenzione di Chicago e, nel contempo, di indicare il tipo di standard o di procedura da essi giudicato accettabile per agevolare le operazioni internazionali e adempiere gli obblighi di cui all'articolo 40 della Convenzione di Chicago.
- (8) L'annesso 1 della convenzione di Chicago, intitolato "Licenze del personale" ("annesso 1 della convenzione di Chicago"), stabilisce alcune SARP per il rilascio delle licenze ai membri degli equipaggi di condotta, ai controllori del traffico aereo, agli operatori di stazioni aeronautiche, ai tecnici di manutenzione e agli agenti alle operazioni di volo (*flight dispatchers*). Secondo tali regole, per ottenere la licenza è necessario che chi ne fa richiesta soddisfi determinati requisiti entro i termini prescritti in proporzione alla complessità delle mansioni da svolgere.

- (9) A livello dell'Unione, i requisiti previsti all'allegato 1 della convenzione di Chicago si riflettono nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e nei relativi atti di esecuzione e atti delegati. In particolare, il regolamento (UE) 2011/1178 della Commissione² stabilisce negli allegati requisiti e procedure specifici per gli equipaggi dell'aviazione civile e fissa i limiti e le scadenze delle licenze del personale e dei controlli dell'idoneità aeromedica. Il regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione³ disciplina il mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e prodotti aeronautici, parti e pertinenze e l'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni.

¹ 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).

² 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)

³ 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).

- (10) A causa delle gravi conseguenze della pandemia di COVID-19, tra cui la possibilità limitata o l'impossibilità di accedere agli esaminatori aeromedici o ai centri aeromedici, numerosi Stati membri hanno concesso una proroga temporanea per un periodo di 4 mesi della validità dei certificati medici, in deroga alle SARP dell'ICAO. La validità delle licenze di pilota è stata inoltre prorogata da alcuni Stati membri per un periodo tra 4 e 8 mesi quando i piloti non sono in grado di raggiungere in tempo i simulatori di volo o di avervi accesso per svolgere gli addestramenti e i controlli necessari. Tali proroghe riguardano le licenze che scadono nel periodo di riferimento compreso tra il 1° marzo e il 31 ottobre 2020 ("periodo di riferimento").
- (11) L'annesso 6 della convenzione di Chicago, intitolato "Esercizio degli aeromobili" ("annesso 6 della convenzione di Chicago"), stabilisce prescrizioni operative standardizzate per l'esercizio degli aeromobili impiegati per i trasporti aerei internazionali, in modo da garantire i più elevati livelli di sicurezza e di efficienza. A livello dell'Unione, tali prescrizioni internazionali si riflettono nei regolamenti (UE) 2018/1139 e (UE) n. 1178/2011 e nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione¹.

¹ 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).

- (12) La pandemia di COVID-19 ha comportato una notevole riduzione delle operazioni di trasporto aereo commerciale e ha reso difficile raggiungere i luoghi in cui sono disponibili simulatori di volo. I gravi impedimenti operativi causati dalla pandemia di COVID-19 limitano le possibilità dei piloti e degli equipaggi di rispettare le prescrizioni dell'ICAO riguardanti l'esperienza di volo recente. Pertanto, per consentire ai piloti e agli equipaggi di volare alla ripresa delle attività di trasporto aereo, gli Stati membri applicano esenzioni dalle prescrizioni riguardanti l'esperienza di volo recente, consentendo l'operatività a determinate condizioni operative e con misure di mitigazione adeguate, stabilite in base a una valutazione del rischio. Tali esenzioni si applicano alle operazioni che si svolgono nel periodo di riferimento e per un periodo non superiore a 8 mesi.
- (13) Tali misure nazionali, che differiscono dagli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago, sono state adottate in base all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139. A norma di tale articolo gli Stati membri possono concedere, a qualsiasi persona fisica o giuridica, esenzioni dai requisiti dell'Unione ad essa applicabili, ad esclusione dei requisiti essenziali, in caso di circostanze imprevedibili urgenti che la riguardano o di sue esigenze operative urgenti, a patto che siano rispettate tutte le condizioni previste dallo stesso articolo. In conformità di tale articolo, e in considerazione delle conseguenze della pandemia di COVID-19, vari Stati membri applicano o applicheranno esenzioni dalle norme dell'Unione previste dai regolamenti (UE) 2018/1139, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 1321/2014 e (UE) n. 965/2012.

- (14) Poiché la notifica delle differenze ai sensi degli allegati 1 e 6 della convenzione di Chicago incide sugli effetti giuridici degli standard stabiliti in applicazione della convenzione di Chicago, l'adozione di una posizione dell'Unione riguardo a tale notifica rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (15) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione riguardo alla notifica delle differenze rispetto agli allegati 1 e 6 della convenzione di Chicago dovute alle misure operative temporanee applicate dagli Stati membri in relazione alla pandemia di COVID-19 in risposta alla lettera dell'ICAO agli Stati AN 11/55-20/50 del 3 aprile 2020 relativa alle misure operative volte a garantire operazioni sicure durante la pandemia di COVID-19 ("lettera dell'ICAO agli Stati AN 11/55-20/50").
- (16) La posizione dell'Unione nell'ambito dell'ICAO dovrebbe basarsi sulle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e dagli esperti degli Stati membri e sulla tabella allegata al modulo dell'ICAO per la notifica delle differenze temporanee connesse alla pandemia di COVID-19, che deve essere compilato e notificato da ciascuno Stato membro notificante in linea con le esenzioni individuali da questo concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139. Tale posizione dovrebbe essere espressa dagli Stati membri che sono membri dell'ICAO e che hanno concesso esenzioni individuali a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 dalle quali sono derivate differenze da notificarsi in conformità della lettera dell'ICAO agli Stati AN 11/55-20/50,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO") riguardo alla notifica delle differenze rispetto agli allegati 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale dovute alle misure temporanee connesse alla pandemia di COVID-19 in risposta alla lettera dell'ICAO agli Stati AN 11/55-20/50 si basa sulla tabella allegata al modulo di notifica delle differenze temporanee COVID-19¹ che deve essere compilato e notificato da ciascuno Stato membro notificante in linea con le esenzioni individuali da questo concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

Articolo 2

La posizione di cui all'articolo 1 è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'ICAO e hanno concesso esenzioni individuali a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 dalle quali sono derivate differenze da notificarsi in conformità della lettera dell'ICAO agli Stati AN 11/55-20/50.

¹ See document ST 8916/20 on <http://register.consilium.europa.eu>.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a ..., il

Per il Consiglio

Il presidente
