

Bruxelles, 6 ottobre 2025
(OR. en)

13468/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0314 (NLE)**

**AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	6 ottobre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che modifica la decisione (UE) 2023/746 per quanto riguarda l'estensione del suo ambito di applicazione e la proroga del suo periodo di applicazione, nonché la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 622 final.

All.: COM(2025) 622 final



Bruxelles, 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che modifica la decisione (UE) 2023/746 per quanto riguarda l'estensione del suo ambito di applicazione e la proroga del suo periodo di applicazione, nonché la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda una modifica della decisione (UE) 2023/746 del Consiglio¹ a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, della stessa per quanto riguarda:

- la proroga della sua applicazione fino al 31 dicembre 2028;
- la modifica dell'elenco degli annessi della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") mediante l'aggiunta dell'annesso 13 relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei (*Aircraft Accident and Incident Investigation*);
- la modifica dell'ambito di applicazione aggiungendo la notifica delle differenze relative alle pratiche raccomandate nei settori degli annessi della convenzione di Chicago a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago e alla luce della risoluzione A39-22 dell'assemblea dell'ICAO nell'ambito di competenza della decisione del Consiglio, in risposta alle lettere agli Stati inviate dall'ICAO, in cui si invitano i suoi Stati contraenti a notificare eventuali differenze rispetto agli standard e alle pratiche raccomandate ("SARP") adottati;
- la modifica dell'ambito di applicazione al fine di includere la definizione di posizioni da adottare quando il Consiglio dell'ICAO approva nuove procedure per i servizi di navigazione aerea (PANS - *Procedures for Air Navigation Services*) o le relative modifiche, che potrebbero incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione;
- la modifica dell'ambito di applicazione al fine di includere la definizione delle posizioni da adottare in relazione all'approvazione, da parte del Consiglio dell'ICAO, di modifiche o di nuove edizioni delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento ICAO 9284) di cui all'annesso 18 - *Safe Transport of Dangerous Goods by Air* della convenzione di Chicago.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione di Chicago

L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) è stata istituita dalla convenzione di Chicago ("convenzione di Chicago" o "convenzione") firmata a Chicago nel 1944 ed entrata in vigore il 4 aprile 1947. Tutti gli Stati membri dell'Unione europea ("Stati membri dell'UE") sono parti contraenti di tale convenzione e pertanto membri dell'ICAO. L'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO e ha concluso un memorandum di cooperazione con l'ICAO che fornisce un quadro di cooperazione rafforzata nei settori della

¹ Decisione (UE) 2023/746 del Consiglio del 28 marzo 2023 che definisce i criteri e la procedura per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione o le modifiche di standard e pratiche raccomandate internazionali, e la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali adottati (GU L 99 del 12.4.2023, pag. 7).

sicurezza aerea, della gestione del traffico aereo, della protezione ambientale e della creazione di capacità, dell'assistenza tecnica e del supporto all'attuazione².

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 annessi 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, sviluppo economico del trasporto aereo, diritti dei passeggeri e facilitazione della navigazione aerea. Tali temi sono disciplinati dalle disposizioni adottate sulla base del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e rientrano in un settore del diritto disciplinato in larga misura dalla normativa dell'Unione. L'Unione mira ad assicurare la coerenza con le norme internazionali esistenti nel settore dell'aviazione civile.

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 annessi 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 annessi ai sensi dell'articolo 54, lettera m), della convenzione di Chicago. A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, l'adozione degli annessi o delle modifiche di un annesso da parte del Consiglio richiede il voto di due terzi del Consiglio dell'ICAO.

Inoltre, in conformità all'articolo 37 della convenzione di Chicago, l'ICAO adotta e modifica periodicamente, secondo le necessità, standard e pratiche e procedure raccomandate internazionali riguardanti, ad esempio, i sistemi di comunicazione e gli ausili alla navigazione aerea, le regole dell'aria e le pratiche di controllo del traffico aereo e altre questioni che concernono la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea che si dimostrino di volta in volta opportune.

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 in relazione all'adozione di nuovi standard e pratiche raccomandate, all'approvazione delle procedure per i servizi di navigazione aerea e delle istruzioni tecniche o alle relative modifiche sia stabilita secondo un approccio a due livelli. In primo luogo, la decisione (UE) 2023/746 del Consiglio, come modificata, definisce i criteri e la procedura per stabilire la posizione dell'Unione in sede di Consiglio. In secondo luogo, la Commissione trasmetterà al Consiglio, sotto forma di documento scritto, la posizione dettagliata per

² 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).

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 della decisione modificata.

La decisione (UE) 2023/746 del Consiglio cessa di applicarsi il 31 dicembre 2025. Pertanto, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, la Commissione presenta al Consiglio una proposta di proroga dell'applicazione di tale decisione e propone la modifica della stessa per garantire la continuità e per far sì che le questioni pertinenti nell'ambito della convenzione di Chicago siano trattate in modo coerente a livello dell'Unione.

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 posizione dell'Unione stabilita dalla decisione del Consiglio come previsto dall'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Per garantire che l'Unione possa contribuire con maggiore flessibilità al processo di adozione dell'ICAO, la procedura a due livelli proposta dovrebbe applicarsi allo stesso modo alla notifica di disaccordo conformemente all'articolo 90 e alla notifica di differenze conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago. Con la modifica proposta, l'ambito di applicazione della decisione del Consiglio è esteso al fine di includere notifica di differenze rispetto alle pratiche raccomandate in materia di sicurezza aerea e navigazione aerea.

Notifica delle differenze rispetto alle pratiche raccomandate in materia di sicurezza aerea e navigazione aerea

Tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, compresi gli Stati membri dell'UE, hanno adottato la risoluzione A39-22 dell'assemblea nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea. L'assemblea dell'ICAO ha deciso che il Consiglio dovrebbe esortare gli Stati membri a notificare all'ICAO eventuali differenze esistenti tra i rispettivi regolamenti e prassi nazionali e le disposizioni dei SARP. Ciò è ulteriormente specificato nel manuale dell'ICAO sulla notifica delle differenze (documento ICAO 10055).

L'ICAO ritiene che la notifica delle differenze in relazione alle pratiche raccomandate sia importante in quanto la conoscenza delle differenze rispetto alle pratiche raccomandate può essere importante anche per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea e ha esortato gli Stati a notificare le differenze rispetto alle pratiche raccomandate a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago³. Va osservato che, nel quadro dell'audit del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza (*Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*) dell'ICAO, effettuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea nei mesi di febbraio e marzo 2025, la mancata notifica delle differenze relative alle pratiche raccomandate nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea è stata ritenuta una non conformità agli standard e alle pratiche raccomandate internazionali e agli obblighi derivanti dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Si propone pertanto di modificare la decisione (UE) 2023/746 del Consiglio per stabilire la posizione dell'Unione anche per quanto riguarda la notifica delle differenze rispetto alle

³ Doc. 10055 — Manuale sulla notifica e la pubblicazione delle differenze, pagina (v) e sezione 1.3.

pratiche raccomandate. Secondo l'ICAO, tale notifica è necessaria in particolare nei casi seguenti:

- (a) in risposta alla lettera agli Stati dell'ICAO in cui si chiede la notifica delle differenze ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago e anche alla luce della risoluzione A39-22 dell'assemblea;
- (b) a seguito di modifiche dell'*acquis* dell'Unione.

Annesso 13 relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei

Al fine di fornire un approccio globale e coerente nell'affrontare le questioni trattate nell'ambito del Consiglio dell'ICAO e soggette al voto di quest'ultimo nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea, la modifica propone di includere l'annesso 13 – *Aircraft Accident and Investigation* nell'ambito di applicazione della decisione del Consiglio. L'annesso 13 rientra nelle competenze dell'Unione in quanto disciplina aspetti che rientrano nell'ambito di applicazione di diversi atti legislativi dell'UE. È opportuno estendere l'ambito di applicazione della decisione (UE) 2023/746 del Consiglio a tutti gli annessi della convenzione di Chicago nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea che sono contenuti nelle norme dell'Unione in materia di sicurezza dell'aviazione civile, ossia non solo nel regolamento (UE) 2018/1139⁴, ma anche in altri regolamenti che riguardano la sicurezza aerea, quali il regolamento (UE) n. 376/2014⁵ sulla segnalazione di eventi, il regolamento (UE) n. 996/2010⁶ relativo alle inchieste sugli incidenti e il regolamento (CE) n. 2111/2005⁷ relativo all'elenco per la sicurezza aerea dell'UE.

Procedure per i servizi di navigazione aerea (PANS)

In alcuni casi la legislazione dell'Unione fa inoltre direttamente riferimento alle procedure per i servizi di navigazione aerea (PANS). Pertanto le modifiche dei PANS possono, in alcuni casi, incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'Unione. Il Consiglio dell'ICAO, su proposta della Commissione per la navigazione aerea dell'ICAO, approva nuovi PANS o le loro modifiche a norma dell'articolo 37 della convenzione ICAO. Nei casi in cui i PANS possano incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, la posizione dell'UE è stabilita mediante una procedura definita conformemente alla decisione (UE) 2023/746 del Consiglio. Si propone pertanto una modifica al riguardo.

⁴ 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).

⁵ 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).

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).

Istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto di merci pericolose

Le istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento ICAO 9284) di cui all'annesso 18 - *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air* sono oggetto di un riferimento diretto nell'allegato IV, sezione CAT.GEN.MPA.200 "Trasporto di merci pericolose" del regolamento (UE) n. 965/2012⁸. Di conseguenza è probabile che una modifica delle istruzioni tecniche dell'ICAO incida in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE in materia di trasporto di merci pericolose. In tali casi, la posizione dell'UE è stabilita mediante una procedura definita nella decisione (UE) 2023/746 del Consiglio. Si propone pertanto una modifica appropriata al riguardo.

A norma dell'articolo 7, paragrafo 2, è stata presentata al Consiglio la relazione sull'applicazione della decisione (UE) 2023/746 del Consiglio e, in particolare, sulla sua efficacia e sulla sua frequenza d'uso⁹. Tale relazione ha fornito una valutazione basata su dati concreti al fine di migliorare ulteriormente i processi dell'Unione per la definizione della posizione dell'Unione prima che gli Stati membri deliberino in sede di Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. La proposta rispecchia questa analisi.

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'accordo in questione¹⁰.

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*"¹¹.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

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

Gli atti che l'ICAO è chiamata ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Ciò è dovuto al fatto che gli standard e le pratiche raccomandate (SARP) adottati dall'ICAO sono vincolanti ai sensi della convenzione di Chicago, a meno che la maggioranza degli Stati

⁸ 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).

⁹ Relazione della Commissione sull'applicazione della decisione (UE) 2023/746 del Consiglio, WK 9372 2025.

¹⁰ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

¹¹ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

contraenti non notifici il proprio disaccordo al Consiglio dell'ICAO (articolo 90 della convenzione di Chicago). Nella misura del possibile, i SARP sono inoltre integrati nel diritto dell'Unione e pertanto le modifiche di tali standard e pratiche raccomandate possono incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'Unione nel settore dell'aviazione civile.

Inoltre il Consiglio dell'ICAO, su proposta della Commissione per la navigazione aerea dell'ICAO, approva nuovi PANS o le loro modifiche a norma dell'articolo 37 della convenzione ICAO. In alcuni casi è probabile che le modifiche dei PANS incidano in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'Unione. Ciò è dovuto al fatto che i PANS sono direttamente menzionati nella legislazione dell'Unione, in particolare nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione¹².

L'approvazione da parte del Consiglio dell'ICAO delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento ICAO 9284) di cui all'annesso 18 - *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, conformemente all'articolo 37 della convenzione di Chicago, potrebbe incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE in materia di trasporto di merci pericolose. Ciò è dovuto al fatto che tali istruzioni tecniche sono oggetto di un riferimento diretto nell'allegato IV, sezione CAT.GEN.MPA.200 "Trasporto di merci pericolose", del regolamento (UE) n. 965/2012¹³.

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.

¹² Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

¹³ 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).

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 modifica la decisione (UE) 2023/746 per quanto riguarda l'estensione del suo ambito di applicazione e la proroga del suo periodo di applicazione, nonché la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di 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, 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 ("convenzione di Chicago"), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione dell'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. In seno al Consiglio dell'ICAO sono attualmente rappresentati sei Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 37 della convenzione di Chicago, l'ICAO deve adottare e modificare standard e pratiche e procedure raccomandate internazionali riguardanti, ad esempio, i sistemi di comunicazione e gli ausili alla navigazione aerea, le regole dell'aria e le pratiche di controllo del traffico aereo e altre questioni che concernono la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea che si dimostrino di volta in volta opportune.
- (4) 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. Ogni Stato che non apporti le necessarie modifiche ai propri regolamenti o pratiche ne deve dare notizia al Consiglio dell'ICAO entro sessanta giorni dall'adozione della modifica dello standard, oppure indicare l'azione che si propone d'intraprendere.
- (5) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO deve adottare standard e pratiche raccomandate ("SARP") internazionali e designarli come annessi della convenzione di Chicago.
- (6) Gli atti che l'ICAO è chiamata ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici.
- (7) È pertanto necessario definire i criteri e le procedure per le posizioni da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO fino al 31 dicembre 2028.

- (8) Dall'applicazione del regolamento interno del Consiglio dell'ICAO (doc. 7559) risulta che i documenti che il Consiglio dell'ICAO deve adottare devono essere resi disponibili poco prima di ciascuna delle sue sessioni. Solo nel momento in cui tutti i documenti sono messi a disposizione del Consiglio dell'ICAO la Commissione può analizzarli approfonditamente al fine di predisporre la posizione dell'Unione, nel settore di competenza dell'Unione, per la discussione e l'approvazione da parte del Consiglio prima di una sessione del Consiglio dell'ICAO. Ciò determina una situazione in cui la preparazione e l'adozione tempestive di una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) possono essere messe a rischio.
- (9) A tale riguardo, la procedura istituita dalla decisione (UE) 2023/746¹⁴ ha portato a un processo più efficiente e ha offerto più tempo da dedicare alla sostanza. È pertanto opportuno prorogare il periodo di applicazione di tale decisione per un altro ciclo triennale dell'ICAO, vale a dire fino al 31 dicembre 2028.
- (10) L'esperienza acquisita con l'applicazione della decisione (UE) 2023/746 ha rilevato alcune incongruenze e lacune per quanto riguarda l'approvazione di nuove procedure per i servizi di navigazione aerea (PANS), in molti casi derivanti direttamente da modifiche di determinati standard e pratiche raccomandate che rientrano nell'ambito di applicazione della decisione, come la mancata inclusione della notifica delle differenze rispetto alle pratiche raccomandate o la limitazione dell'ambito di applicazione che non include l'annesso 13 - *Aircraft Accident and Investigation* - della convenzione di Chicago, il quale è stato modificato a seguito della modifica dell'annesso 6 che rientra nell'ambito di applicazione della decisione. Al fine di fornire un approccio globale e coerente al processo decisionale dell'Unione prima delle deliberazioni del Consiglio dell'ICAO o al momento di notificare le differenze all'ICAO, è opportuno modificare la decisione (UE) 2023/746.
- (11) La procedura stabilita dalla decisione (UE) 2023/746 dovrebbe essere estesa alle modifiche dell'annesso 13 della convenzione di Chicago – *Aircraft Accident and Investigation*, fatte salve determinate misure di salvaguardia. È opportuno estendere l'ambito di applicazione della decisione (UE) 2023/746 a tutti gli annessi della convenzione di Chicago nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea. Ciò riguarda, in particolare, gli annessi della convenzione di Chicago che si riflettono nelle norme dell'Unione in materia di sicurezza dell'aviazione civile, e non solo, contenute nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, ma anche in altri regolamenti in materia di sicurezza aerea, quali il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶, il regolamento (UE)

¹⁴ Decisione (UE) 2023/746 del Consiglio del 28 marzo 2023 che definisce i criteri e la procedura per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione o le modifiche di standard e pratiche raccomandate internazionali, e la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali adottati (GU L 99 del 12.4.2023, pag. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ 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

n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ e il regolamento (CE) n. 2111/2005.

- (12) La procedura stabilita dalla decisione (UE) 2023/746 dovrebbe essere estesa alle nuove procedure per i servizi di navigazione aerea (PANS), che possono incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione a causa dei loro riferimenti espliciti nella legislazione dell'Unione, al fine di garantire un approccio coerente alle norme riguardanti il settore della navigazione aerea.
- (13) La procedura stabilita dalla decisione (UE) 2023/746 dovrebbe essere estesa anche ai casi in cui il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad approvare nuove edizioni delle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento ICAO 9284) nell'annesso 18 della convenzione di Chicago - *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Tali istruzioni tecniche sono direttamente menzionate al punto CAT.GEN.MPA.200 "Trasporto di merci pericolose" dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione¹⁸. A causa di tale riferimento diretto, qualsiasi modifica di tali istruzioni tecniche potrebbe incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'Unione.
- (14) L'ICAO ritiene importante la notifica delle differenze relative alle pratiche raccomandate, in quanto la conoscenza delle differenze rispetto alle pratiche raccomandate può essere importante anche per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea. Tale considerazione è ulteriormente rafforzata e sostenuta dalla risoluzione A39-22 dell'assemblea dell'ICAO nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea, dettagliata nel manuale dell'ICAO sulla notifica delle differenze (documento ICAO 10055), mediante la quale tutti gli Stati contraenti dell'ICAO hanno dichiarato di agire di conseguenza.
- (15) Nel quadro dell'audit del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza ("USOAP") dell'ICAO, effettuato dall'AESA nei mesi di febbraio e marzo 2025, la mancata notifica delle differenze relative alle pratiche raccomandate in materia di sicurezza aerea e navigazione aerea è stata ritenuta una non conformità ai requisiti dell'USOAP.
- (16) Pertanto l'inclusione esplicita nella raccomandazione del Consiglio della posizione dell'Unione per quanto riguarda la notifica delle differenze relative alle pratiche raccomandate dovrebbe consentire un processo di adozione dell'Unione più snello, coerente ed efficiente e aiutare gli Stati membri a rispettare la risoluzione A39-22 dell'assemblea dell'ICAO nel settore della sicurezza aerea e della navigazione aerea.
- (17) Una maggiore flessibilità per quanto riguarda le modifiche degli annessi della convenzione di Chicago, i nuovi PANS e le nuove edizioni delle istruzioni tecniche che rientrano nella competenza dell'Unione che potrebbero incidere in modo

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

¹⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

determinante sul contenuto del diritto dell'Unione e che richiedono pertanto la formulazione di una posizione dell'Unione dovrebbe essere richiesta congiuntamente, in particolare quando l'ordine del giorno di una sessione del Consiglio dell'ICAO potrebbe essere modificato poco prima dello svolgimento di tale sessione.

- (18) L'obiettivo della presente proposta è migliorare ulteriormente i processi dell'Unione ai fini delle decisioni da parte degli Stati membri in seno all'ICAO. Le modifiche proposte mirano a conseguire tali obiettivi.
- (19) Ai fini dell'attuazione della presente decisione, gli Stati membri e la Commissione, in linea con lo status di osservatore dell'Unione, dovrebbero agire in stretta cooperazione conformemente al loro obbligo di leale cooperazione.
- (20) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2023/746,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione (UE) 2023/746 è così modificata:

- (1) il titolo è sostituito dal seguente:

"Decisione (UE) 2023/746 del Consiglio del 28 marzo 2023 che definisce i criteri e la procedura per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione, o le modifiche, di standard e pratiche raccomandate internazionali, l'approvazione di nuove istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose o le procedure per i servizi di navigazione aerea e la notifica di differenze rispetto a standard e pratiche raccomandate internazionali adottati";

- (2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in seno al Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ("Consiglio ICAO") quando tale organismo è chiamato ad adottare nuovi standard e pratiche raccomandate internazionali ("SARP") o modifiche dei SARP nei settori della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo in relazione agli annessi 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 e 19 della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), o ad approvare nuove edizioni del documento *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* ("istruzioni tecniche") o delle procedure per i servizi di navigazione aerea ("PANS") nella misura in cui tali SARP, istruzioni tecniche e PANS rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione e hanno effetti giuridici ai sensi dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE, è stabilita conformemente ai criteri e alla procedura di cui all'articolo 2 della presente decisione.";

- (3) all'articolo 2, paragrafo 1, la prima frase e la lettera a) sono sostituite dalle seguenti:

"1. Qualora il Consiglio dell'ICAO debba adottare nuovi SARP o modifiche dei SARP o approvare nuovi PANS o nuove edizioni delle istruzioni tecniche di cui all'articolo 1, la Commissione:

- (a) presenta al Consiglio, per discussione e approvazione, a tempo debito e almeno un mese prima della data della riunione del Consiglio dell'ICAO in cui devono essere adottati nuovi SARP o modifiche di SARP o in cui devono essere

approvati nuovi PANS o nuove edizioni delle istruzioni tecniche, un documento che illustra in dettaglio il progetto di posizione da adottare a nome dell'Unione; in circostanze eccezionali, tale termine può essere abbreviato in caso di adozione urgente di nuovi SARP o di una loro modifica, o di sospensione temporanea dell'entrata in vigore di SARP o di una loro modifica o in caso di approvazione urgente di nuovi PANS o di una nuova edizione delle istruzioni tecniche, se il testo dei pertinenti progetti di SARP o di loro modifiche o progetti di PANS o progetti di nuove istruzioni tecniche è disponibile meno di un mese prima della data della riunione del Consiglio dell'ICAO in cui tali SARP o loro modifiche da adottare o PANS o istruzioni tecniche devono essere approvati, la Commissione si adopera per presentare il documento al Consiglio senza indebito ritardo e in ogni caso entro cinque giorni dal ricevimento dei progetti di nuovi SARP o delle loro modifiche o dei progetti di PANS o dei progetti di istruzioni tecniche dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ("ICAO");";

- (4) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

La posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO in riferimento alla notifica di differenze rispetto a nuovi standard e pratiche raccomandate internazionali di cui agli annessi 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 e 19 della convenzione di Chicago, o a loro modifiche, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago e alla luce della risoluzione A39-22 dell'assemblea dell'ICAO, è stabilita in conformità ai criteri e alla procedura di cui agli articoli 4 e 5 della presente decisione.";

- (5) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Qualora il diritto dell'Unione differisca dagli standard o dalle pratiche raccomandate internazionali di cui all'articolo 3 della presente decisione e la notifica all'ICAO di tali differenze sia pertanto richiesta in conformità all'articolo 38 della convenzione di Chicago e alla luce della risoluzione A39-22 dell'assemblea dell'ICAO, 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 basato in particolare sulle informazioni fornite dall'AESA in conformità all'articolo 90, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, ove applicabile, che illustri i dettagli delle differenze da notificare all'ICAO e, se del caso, che indichi la flessibilità disponibile agli Stati membri in merito alla forma della notifica.

La posizione da adottare a norma del presente articolo è espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione da tutti gli Stati membri.";

- (6) all'articolo 7, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. La presente decisione si applica fino al 31 dicembre 2028.";

- (7) l'allegato è sostituito dall'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 1.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*