

Bruxelles, 5 maggio 2026  
(OR. en)

8879/26

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2026/0098 (NLE)

---

---

AVIATION 72  
ICAO 16  
RELEX 595

## PROPOSTA

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	5 maggio 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 181 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della 238 <sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda l'emendamento 19 dell'annesso 17 – <i>Aviation Security</i>

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 181 final.

---

All.: COM(2026) 181 final



Bruxelles, 5.5.2026  
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della 238<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda l'emendamento 19 dell'annesso 17 – *Aviation Security***

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda:

- i) la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 238<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in merito alle proposte di emendamento dell'annesso 17 – *Aviation Security* della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la sicurezza aerea;
- ii) la posizione da adottare a nome dell'Unione dopo che l'ICAO avrà annunciato l'adozione dell'emendamento 19 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago invitando gli Stati contraenti a notificare la conformità o eventuali differenze con le misure adottate.

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale**

Obiettivo della convenzione di Chicago è disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, la convenzione ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

Tutti gli Stati membri dell'UE sono parti della convenzione di Chicago.

#### **2.2. L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale**

L'ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi di tale organizzazione consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, indicate nell'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard e pratiche raccomandate (SARP) internazionali, designati come annessi della convenzione di Chicago.

Il Consiglio dell'ICAO è un organo permanente dell'ICAO costituito da 36 Stati contraenti eletti dall'Assemblea dell'ICAO per un periodo di tre anni. La Francia, la Germania, l'Italia, la Danimarca, la Spagna, la Svizzera e la Polonia sono attualmente rappresentate nel Consiglio dell'ICAO.

L'UE ha lo status di osservatore in seno all'ICAO.

#### **2.3. Gli atti previsti del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale**

I SARP per la sicurezza aerea sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO come annesso 17 della convenzione di Chicago.

In occasione della sua 238<sup>a</sup> sessione, che si terrà nel giugno 2026, il Consiglio dell'ICAO dovrebbe valutare gli emendamenti proposti dell'annesso 17. Il 12 dicembre 2025 è stata inviata una lettera<sup>1</sup> agli Stati dell'ICAO in cui figurava il testo proposto, affinché questi potessero esprimere le loro osservazioni in merito.

---

<sup>1</sup> AS 8/2.1-25/95 Riservato.

### 3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

#### 3.1. Emendamenti proposti e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Gli emendamenti proposti, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra, comprendono nuove definizioni di passeggeri e bagagli in transito indiretto e di passeggeri e bagagli in transito diretto; una definizione rivista dei fattori umani; una definizione rivista delle pratiche raccomandate relative ai fattori umani; uno standard rivisto relativo ai controlli e alle ispezioni di sicurezza degli aeromobili.

L'oggetto dell'atto previsto è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono incidere su determinate norme comuni o modificarne l'ambito di applicazione. Tali norme sono:

— regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002<sup>2</sup>;

— regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea<sup>3</sup>; e

— decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione, del 16 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008<sup>4</sup>.

#### 3.2. Posizione da adottare a nome dell'Unione

Vista la legislazione rilevante dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO dovrebbe essere di sostegno alle proposte di emendamento dell'annesso 17.

Gli emendamenti proposti rappresentano un importante progresso e miglioramento dell'attuale testo dell'annesso 17, in quanto miglioreranno una serie di SARP e le relative definizioni e avranno l'effetto di allineare maggiormente alcune pratiche agli approcci esistenti nell'Unione, in particolare nel settore dei controlli e delle ispezioni di sicurezza degli aeromobili.

Nello specifico gli emendamenti proposti sono i seguenti:

- l'emendamento proposto della definizione di "*Human Factors principles*" (principi legati a fattori umani) e della pratica raccomandata (*Recommended Practice* — RP) 2.5.2 mira ad ampliare l'ambito di applicazione dell'RP 2.5.2 vigente, attualmente incentrata sullo sviluppo tecnologico, garantendo che anche i fattori umani siano presi in considerazione nello sviluppo e nell'attuazione di strategie, processi e procedure. Riconosce che, con le proprie azioni e i propri comportamenti, il personale addetto alla sicurezza ricopre un ruolo importante nel garantire una sicurezza efficace e sostenibile. Si propone di conseguenza di sopprimere la definizione di "*human performance*" (prestazioni umane) in quanto la nuova definizione di "*human factors*" (fattori umani) sostituisce la necessità di tale termine nell'annesso 17;

<sup>2</sup> GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - IT - EUR-Lex](#).

<sup>3</sup> GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - IT - EUR-Lex](#).

<sup>4</sup> Non pubblicata nella GU.

- le nuove definizioni proposte di "*transfer passengers and baggage*" (passeggeri e bagagli in transito indiretto) e "*transit passengers and baggage*" (passeggeri e bagagli in transito diretto) sono intese all'allineamento delle definizioni pertinenti utilizzate nel manuale per la sicurezza aerea dell'ICAO e garantiranno in tal modo coerenza terminologica tra i documenti dell'ICAO e un'interpretazione coerente dei relativi standard;
- nell'annesso 17, lo standard 4.4.3 relativo al controllo dei passeggeri in transito indiretto e del loro bagaglio a mano e lo standard 4.5.5 relativo al controllo del bagaglio da stiva in transito indiretto stabiliscono la possibilità di evitare il controllo sulla base di un accordo sul sistema di sicurezza unico (*One-Stop Security — OSS*) tra due o più Stati. Non esiste tuttavia alcuna disposizione analoga per lo standard 4.3.1 relativo ai controlli e alle ispezioni di sicurezza degli aeromobili. Poiché lo standard 4.3.1 non prevede la possibilità di evitare un controllo o un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile sulla base di un accordo OSS, ai fini del suo funzionamento lo standard dovrebbe essere modificato per consentire una deroga all'obbligo di controllo o di ispezione se è stato istituito un solido sistema di OSS. Tale emendamento proposto eviterebbe la trasmissione dei risultati degli audit dell'ICAO agli Stati che già attuano disposizioni efficaci in materia di OSS che si estendono ai controlli e alle ispezioni di sicurezza degli aeromobili ed è pertanto di grande importanza per un migliore riconoscimento del sistema di OSS interno dell'Unione in questi importanti settori.

Pertanto la posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali gli emendamenti proposti dell'annesso 17, è di non notificare alcun disaccordo e di conformarsi alle misure adottate in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard dell'ICAO di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, gli Stati membri dovrebbero notificare all'ICAO la posizione dell'Unione riguardo alle differenze rispetto a tali standard specifici, sulla base di un documento preparatorio presentato a tempo debito per discussione e approvazione dalla Commissione al Consiglio, nel quale siano illustrate in dettaglio tali differenze e il tempo necessario a completare l'attuazione.

#### **4. COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE**

La decisione proposta è coerente con le altre politiche dell'Unione e a esse complementare, in particolare nel settore delle politiche dei trasporti.

#### **5. BASE GIURIDICA**

##### **5.1. Base giuridica procedurale**

###### *5.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscano "*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<sup>5</sup>.

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*"<sup>6</sup>.

### *5.1.2 Applicazione al caso concreto*

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, la convenzione di Chicago.

Gli atti previsti hanno effetti giuridici ai sensi dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE. Conformemente all'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta i SARP, designati come annessi della convenzione di Chicago. I SARP sono vincolanti ai sensi del diritto internazionale conformemente all'articolo 90 della convenzione di Chicago nella misura in cui diventano vincolanti per tutte le parti contraenti dell'ICAO, a meno che la maggioranza di queste ultime non notifichi il proprio disaccordo al Consiglio dell'ICAO.

Comportando inoltre possibili emendamenti, gli atti previsti sono in grado di incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE, in particolare sul regolamento (CE) n. 300/2008, sul regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione e sulla decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione, nella misura in cui fanno riferimento esplicito all'annesso 17 della convenzione di Chicago.

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

L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

## **5.2. Base giuridica sostanziale**

### *5.2.1 Principio*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto adottato 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.

### *5.2.2 Applicazione al caso concreto*

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto adottato riguardano la politica dei trasporti.

Conformemente all'articolo 91, paragrafo 1, TFUE l'Unione europea deve stabilire a) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o

---

<sup>5</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>6</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; b) le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; c) le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti; d) ogni altra utile disposizione.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

### **5.3. Conclusioni**

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

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della 238<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda l'emendamento 19 dell'annesso 17 – *Aviation Security***

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. Tale convenzione ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Tutti 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 rappresentati sei Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate (SARP) internazionali.
- (4) I SARP per la sicurezza aerea sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO come annesso 17 della convenzione di Chicago.
- (5) In occasione della sua 238<sup>a</sup> sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare una serie di emendamenti dell'annesso 17 della convenzione di Chicago. Gli emendamenti proposti rappresentano un importante progresso e miglioramento dell'attuale testo dell'annesso 17, in quanto miglioreranno una serie di SARP e le relative definizioni e avranno l'effetto di allineare maggiormente alcune pratiche agli approcci esistenti nell'Unione, in particolare nel settore dei controlli e delle ispezioni di sicurezza degli aeromobili.
- (6) Poiché gli emendamenti proposti hanno effetto giuridico, dato che sono vincolanti ai sensi del diritto internazionale e in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (CE) n. 300/2008<sup>7</sup>, sul regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione<sup>8</sup> e sulla decisione

---

<sup>7</sup> Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

<sup>8</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1).

di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione<sup>9</sup>, occorre stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO.

- (7) Quest'ultima dovrebbe essere di sostegno alla proposta di emendamento 19 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago.
- (8) La posizione dell'Unione dovrebbe essere espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.
- (9) La posizione dell'Unione dopo l'adozione della proposta di emendamento 19 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago da parte del Consiglio dell'ICAO, che dovrà essere annunciata dal segretario generale dell'ICAO per mezzo della procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere quella di non registrare alcun disaccordo e di conformarsi agli emendamenti. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici dovrebbe essere notificata all'ICAO. La posizione dell'Unione riguardo a tale differenza dovrebbe basarsi su un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

- (1) La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 238<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO, o in eventuali sessioni successive, in relazione all'emendamento 19 dell'annesso 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale è di sostegno agli emendamenti proposti nella loro interezza.
- (2) La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali la proposta di emendamento 19 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago di cui al paragrafo 1, è di non registrare alcun disaccordo e di notificare la conformità con la misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard internazionali di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti standard internazionali specifici è notificata all'ICAO conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago.

Qualora la legislazione dell'Unione differisse dagli standard dell'annesso 17 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 preparatorio che illustri in dettaglio la posizione dell'Unione sulle differenze che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

---

<sup>9</sup> Decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione, del 16 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 (non pubblicata nella GU).

### *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.

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

### *Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*