

Bruxelles, 23 febbraio 2021
(OR. en)

6402/21

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0040 (NLE)**

**AVIATION 41
ICAO 15
RELEX 136**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	22 febbraio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 74 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la notifica di differenze rispetto all'annesso 6, parte II, della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 74 final.

All.: COM(2021) 74 final



Bruxelles, 22.2.2021
COM(2021) 74 final

2021/0040 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea
nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la notifica
di differenze rispetto all'annesso 6, parte II, della convenzione relativa all'aviazione
civile internazionale**

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alle differenze da notificare all'ICAO riguardo all'emendamento 37 dell'annesso 6 (*Esercizio degli aeromobili*), parte II (*Aviazione generale internazionale - Velivoli*), della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, nel settore dei termini per le autorizzazioni, l'accettazione e le approvazioni, adottato dal Consiglio dell'ICAO nel corso della sua 219^a sessione e pubblicato con lettera agli Stati dell'ICAO AN 11/6.3.21-20/31.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. La convenzione di Chicago è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e 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'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi dell'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.

Il Consiglio dell'ICAO è un organo permanente dell'ICAO costituito da 36 Stati contraenti eletti per un triennio dall'Assemblea dell'ICAO. Per il periodo 2019-2022, in seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sette Stati membri dell'UE.

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

Successivamente all'adozione di tali misure, è fatto obbligo agli Stati contraenti dell'ICAO di notificare il loro disaccordo, eventuali differenze o la loro conformità alle misure prima che entrino in vigore e diventino giuridicamente vincolanti.

A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente che reputi di non potersi attenere del tutto agli standard o alle procedure internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche agli standard o alle procedure internazionali, o che reputi necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscono in qualche punto da quelli introdotti in base a uno standard internazionale, deve dare immediata notifica all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale delle differenze esistenti tra le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale.

2.3. Atti adottati nella 219^a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Nel corso della sua 219^a sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato vari emendamenti di numerosi annessi della convenzione di Chicago, tra cui l'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II. Con lettera AN 11/6.3.21-20/31 l'ICAO ha informato gli Stati contraenti dell'ICAO dell'adozione dell'emendamento e li ha invitati, conformemente in particolare ai loro obblighi ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, a notificare all'ICAO eventuali differenze.

Una proposta di decisione del Consiglio¹ delineava in parte la posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ICAO per quanto riguarda la notifica delle differenze, tra l'altro, dell'annesso 6, parte II, della convenzione di Chicago, derivanti dall'emendamento 37. A seguito di un ulteriore esame delle eventuali differenze degli standard e delle pratiche raccomandate (SARP) rispetto all'*acquis* dell'UE intrapreso dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, è emersa la necessità di notificare un'ulteriore differenza introdotta dall'emendamento 37 nel settore dell'armonizzazione dei termini per le autorizzazioni, l'accettazione e le approvazioni (AAA).

2.3.1. Emendamento 37 dell'annesso 6 (Esercizio degli aeromobili), parte II (Aviazione generale internazionale - Velivoli)

2.3.1.1. Armonizzazione dei termini per le autorizzazioni, l'accettazione e le approvazioni (AAA)

I termini "autorizzazione", "accettazione" e "approvazione" non sono impiegati in maniera coerente in tutte le disposizioni dell'annesso 6. Spesso il livello di autorizzazione richiesto non risulta chiaro dal testo attuale dell'annesso.

A fini di coerenza e chiarezza è stato applicato un linguaggio standardizzato per tutte le disposizioni che richiedono un'approvazione specifica. Gli orientamenti forniti nelle appendici di ciascuna parte dell'annesso 6 sono stati modificati per chiarire quali voci siano soggette a un'approvazione specifica diversa da altri livelli di autorizzazione. Tale emendamento prevede anche la definizione di "approvazione specifica" e una modifica della definizione di "specifiche delle operazioni" per fare riferimento a questa nuova definizione.

Il regolamento (UE) n. 965/2012² non definisce i termini "specifiche delle operazioni" e "approvazioni specifiche". Tali termini sono tuttavia impiegati con lo stesso significato.

L'emendamento 37 ha introdotto l'obbligo di approvazione specifica delle *electronic flight bag* (EFB) quando queste sono utilizzate nelle operazioni di aviazione generale. Ciò costituirà una differenza rispetto alla legislazione dell'UE in quanto il regolamento (UE) n. 965/2012 non impone agli operatori non commerciali di aeromobili a motore complessi e agli operatori non commerciali di aeromobili diversi da aeromobili a motore complessi di ottenere un'approvazione specifica quando utilizzano applicazioni EFB di tipo B. Le corrispondenti modifiche allo standard 2.4.17 degli standard e delle pratiche raccomandate saranno valutate

¹ Proposta di decisione del Consiglio COM(2020)649 della Commissione, in attesa di adozione da parte del Consiglio.

² 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).

nell'ambito del mandato di regolamentazione dell'EASA RMT.0392 "Aggiornamento periodico delle norme in materia di operazioni di volo".

Le altre modifiche introdotte non modificano il livello di attuazione di tali standard, in quanto rientrano già nelle norme dell'UE.

Gli Stati membri presentano una differenza rispetto allo standard 2.4.17 degli standard e delle pratiche raccomandate in merito all'approvazione specifica per l'EFB.

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Differenze da notificare

Nel corso della 219^a sessione del Consiglio dell'ICAO, tenutasi dal 2 al 20 marzo 2020, è stata adottata una serie di emendamenti di vari annessi della convenzione di Chicago nei settori della sicurezza, dell'ambiente e della navigazione aerea. Tra gli emendamenti adottati figura l'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II.

L'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II, riguarda settori disciplinati dal diritto dell'Unione e quindi rientra nella competenza esterna esclusiva dell'Unione. L'allegato della proposta di decisione del Consiglio illustra in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO.

In tale contesto, tenuto conto della pertinente legislazione dell'Unione, la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di notificare le differenze in conformità dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, come indicato nella presente proposta di decisione del Consiglio.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (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'accordo³.

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"*⁴.

³ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago").

In conformità dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta gli standard e le pratiche raccomandate internazionali, designati quali annessi della convenzione di Chicago. Si tratta di atti che hanno effetti giuridici. Le notifiche di differenze e i termini di tali notifiche potrebbero influire su taluni effetti giuridici di tali atti. L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Le differenze che devono essere notificate in risposta alla lettera agli Stati dell'ICAO AN 11/6.3.21-20/31 incidono sugli effetti giuridici degli standard stabiliti in applicazione della convenzione di Chicago.

Tali effetti giuridici rientrano in un settore disciplinato da norme dell'Unione, segnatamente dal regolamento (UE) n. 2018/1139⁵ e dal regolamento (UE) n. 965/2012⁶. Ciò implica che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'Unione ha competenza esterna esclusiva in materia.

L'atto adottato non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo.

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

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni 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'obiettivo principale e il contenuto dell'atto adottato riguardano la politica comune dei trasporti.

⁵ 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).

⁶ 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).

La base giuridica sostanziale 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

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la notifica di differenze rispetto all'annesso 6, parte II, della convenzione relativa all'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 relativa all'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago"), 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 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 sette Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate internazionali e designarli come annessi della convenzione di Chicago.
- (4) A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente che reputi di non potersi attenere del tutto agli standard o alle procedure internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche agli standard o alle procedure internazionali, o che ritenga necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscono in qualche punto da quelli introdotti in base a uno standard internazionale, deve dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale.
- (5) Nel corso della sua 219^a sessione, tenutasi dal 2 al 20 marzo 2020, il Consiglio dell'ICAO ha adottato vari emendamenti di numerosi annessi della convenzione di Chicago, nei settori della sicurezza, dell'ambiente e della navigazione aerea, tra cui l'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II. Con lettera AN 11/6.3.21-20/31 l'ICAO ha informato gli Stati contraenti dell'ICAO dell'adozione dell'emendamento 37

dell'annesso 6, parte II della convenzione di Chicago e li ha invitati, conformemente ai loro obblighi ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, a notificare all'ICAO eventuali differenze.

- (6) L'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II, della convenzione di Chicago, adottato dal Consiglio dell'ICAO, riguarda settori disciplinati dal diritto dell'Unione e quindi rientra nella competenza esterna esclusiva dell'Unione. Tale emendamento rientra nel settore disciplinato dal regolamento (UE) n. 965/2012⁷.
- (7) In questo caso, l'emendamento 37 dà origine a una divergenza rispetto al regolamento (UE) n. 965/2012. Tale regolamento non definisce i termini "specifiche delle operazioni" e "approvazioni specifiche". I termini sono tuttavia impiegati con lo stesso significato. Inoltre l'emendamento 37 ha introdotto l'obbligo di un'approvazione specifica delle *eletronic flight bag* (EFB) quando queste sono utilizzate nelle operazioni di aviazione generale, il che rappresenterà una differenza rispetto al regolamento (UE) n. 965/2012.
- (8) Di conseguenza, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago dovrebbero essere notificate le differenze da parte degli Stati membri dell'Unione in risposta alla lettera agli Stati dell'ICAO AN11/6.3.21-20/31 nel settore dell'armonizzazione dei termini per le autorizzazioni, l'accettazione e le approvazioni (AAA), vale a dire la notifica delle differenze rispetto ai nuovi standard e alle pratiche raccomandate derivanti dall'emendamento 37 adottato nel corso della 219^a sessione del Consiglio dell'ICAO in relazione all'annesso 6, parte II, della convenzione di Chicago.
- (9) Le differenze che devono essere notificate in risposta alla lettera agli Stati dell'ICAO AN 11/6.3.21-20/31 incidono sugli effetti giuridici degli standard stabiliti in applicazione della convenzione di Chicago.
- (10) È pertanto opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in risposta alla lettera agli Stati dell'ICAO AN 11/6.3.21-20/31, in quanto l'adozione dell'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II, della convenzione di Chicago, pubblicato dall'ICAO, sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione⁸. La posizione dell'Unione dovrà essere espressa dagli Stati membri dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in risposta alla lettera agli Stati dell'ICAO AN 11/6.3.21-20/31 relativa all'adozione dell'emendamento 37 dell'annesso 6,

⁷ 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).

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).

parte II, dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) è stabilita nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*