

Bruxelles, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile per quanto riguarda la notifica di differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale connesse alla pandemia di Covid-19

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in risposta alla lettera agli Stati AN 11/55-20/50 del 3 aprile 2020 per quanto riguarda la notifica di differenze temporanee connesse alla pandemia di Covid-19 di cui agli annessi 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

1.1. La Convenzione sull'aviazione civile internazionale

La Convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") mira a disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, la convenzione di Chicago ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

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

1.2. 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 dall'Assemblea dell'ICAO per un mandato triennale. 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, indicate all'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard e pratiche raccomandate internazionali ("SARP"), designati come "annessi" della convenzione di Chicago.

In seguito all'adozione di tali misure, è fatto obbligo agli Stati contraenti dell'ICAO di notificare il loro disaccordo o eventuali differenze con le misure o la loro conformità a queste ultime prima che entrino in vigore e divengano giuridicamente vincolanti.

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 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.

1.3. L'atto previsto dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

L'ICAO ha inviato la lettera agli Stati AN 11/55-20/50 in risposta alla pandemia di Covid-19 soprattutto per ricevere dagli Stati informazioni coerenti sulle azioni intraprese per consentire ai prestatori di servizi e al personale di mantenere la validità dei loro certificati, delle loro licenze e di altre autorizzazioni durante la pandemia di Covid-19 ("notifica di differenze temporanee connesse alla pandemia di Covid-19").

L'ICAO ha esortato gli Stati a dare comunicazione, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, delle differenze temporanee eventualmente derivanti dalle misure provvisorie adottate dai singoli Stati in risposta alla pandemia di Covid-19, in particolare in relazione alle disposizioni sul rilascio delle licenze e sulla certificazione di cui agli annessi 1 e 6. Gli Stati dovrebbero inoltre indicare, in termini generali, se riconoscono o accettano la validità dei

certificati e delle licenze interessati dalle differenze temporanee connesse alla pandemia di Covid-19 applicate da altri Stati.

Per assistere tutti gli Stati e i portatori di interessi coinvolti, l'ICAO ha attivato un sito web pubblico dedicato alle misure di sicurezza operativa connesse alla pandemia di Covid-19. Tutti gli Stati sono invitati a utilizzare questo sito web e ad informare l'ICAO in merito agli ultimi sviluppi nel loro paese.

L'ICAO riconosce la necessità di garantire la massima flessibilità, assicurando nel contempo il rispetto della convenzione di Chicago. Al riguardo, agli Stati viene ricordato l'obbligo, ai sensi dell'articolo 38 della convenzione, di notificare all'ICAO le differenze che possono eventualmente sorgere.

Al fine di facilitare la notifica e la trasmissione delle informazioni sulle differenze temporanee in questo periodo, il segretariato dell'ICAO ha creato il sottosistema CCRD (acronimo dell'inglese *COVID-19 Contingency-Related Differences*), accessibile tramite il sistema EFOD per la notifica elettronica delle differenze, che sarà supportato provvisoriamente fino al 31 marzo 2021.

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

2.1. La lettera agli Stati AN 11/55-20/50 dell'ICAO in rapporto alle norme vigenti dell'Unione

La lettera agli Stati AN 11/55-20/50 dell'ICAO ha per oggetto le differenze temporanee, connesse alla pandemia di Covid-19, rispetto agli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago, relativi a questioni del personale e degli operatori aerei.

L'annesso 1 ("Licenze del personale") 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 dispatcher*). Secondo tali regole, per ottenere la licenza è necessario che chi ne fa richiesta soddisfi determinati requisiti in proporzione alla complessità delle mansioni da svolgere. Tali requisiti si riflettono nella normativa dell'Unione, segnatamente nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea¹ per la sicurezza aerea, e nei relativi atti di esecuzione e atti delegati². Ad esempio, il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile e fissa i limiti e le scadenze per le licenze del personale e i controlli dell'idoneità aeromedica (cfr. le disposizioni di cui all'allegato I, parte FCL, e all'allegato IV, parte MED). A causa delle gravi conseguenze della

¹ Articoli da 20 a 28 del 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), 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).

pandemia di Covid-19, tra cui la possibilità limitata o l'impossibilità di accedere agli esaminatori aeromedici o ai centri aeromedici, numerosi Stati membri concedono una proroga temporanea per un periodo di 4 mesi della validità dei certificati medici, mentre le SARP pertinenti dell'ICAO prescrivono un limite massimo di 45 giorni per le visite mediche periodiche e il rinnovo dei certificati medici. Alcuni Stati membri applicano la proroga della validità, per un periodo compreso tra 4 e 8 mesi, anche alle licenze di pilota, nel caso in cui i piloti non siano in grado di raggiungere i simulatori di volo o di avere accesso ad essi in modo tempestivo per svolgere gli addestramenti o i controlli necessari.

Le proroghe della validità delle licenze del personale riguardano le licenze che scadono nel periodo di riferimento compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 ottobre 2020.

L'annesso 6, "Esercizio degli aeromobili", della convenzione di Chicago mira a stabilire norme standardizzate per l'esercizio degli aeromobili impiegati per i trasporti aerei internazionali al fine di garantire i più elevati livelli di sicurezza e di efficienza. A livello dell'Unione, tali prescrizioni internazionali si riflettono nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, nel regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione³. 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. Di conseguenza molti piloti non sono in grado di rispettare le prescrizioni riguardanti l'esperienza di volo recente di cui al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, allegato III (parte ORO), punto ORO.FC.100, e al regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, allegato I (parte FCL), punto FCL.060.

Per esempio, le SARP dell'ICAO prevedono che l'operatore non assegna a un pilota in comando o a un copilota la gestione ai comandi di volo di un tipo di aeroplano durante il decollo e l'atterraggio se il pilota non ha gestito i comandi di volo per almeno tre decolli e atterraggi nel corso dei 90 giorni precedenti su un aeroplano dello stesso tipo. I gravi impedimenti operativi derivati dalla pandemia di Covid-19 limitano le possibilità dei piloti e degli equipaggi di rispettare le prescrizioni riguardanti l'esperienza di volo recente. A tale fine, oltre che per consentire agli equipaggi di volare alla ripresa delle attività di trasporto aereo, gli Stati membri applicano esenzioni a tale norma esigendo che l'operatore esegua una valutazione del rischio per determinare la probabilità e la possibile gravità del deterioramento professionale dell'equipaggio a seguito della mancanza prolungata di esercizio delle mansioni di volo. Gli Stati membri richiedono inoltre misure di mitigazione adeguate per ridurre al minimo i rischi individuati, con una o più restrizioni operative valide per l'intero equipaggio di condotta (ad es. riduzione dei limiti massimi per il vento trasversale, introduzione di minimi di avvicinamento più elevati, limitazione delle condizioni della superficie della pista, dispacciamento con un sistema funzionante di atterraggio automatico, se montato).

Le esenzioni a tali norme operative si applicano alle operazioni che si svolgono nel periodo di riferimento compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 ottobre 2020 per 8 mesi al massimo.

Le suddette differenze rispetto alle norme dell'ICAO derivano dall'applicazione dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, che prevede una certa flessibilità per gli Stati membri cui è consentito concedere esenzioni dai requisiti non essenziali stabiliti dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai relativi atti di esecuzione e atti delegati in caso di circostanze imprevedibili urgenti o di esigenze operative urgenti e alle condizioni stabilite in tale articolo. Una di queste

³ 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).

condizioni è che l'esenzione sia limitata per ambito e durata a quanto strettamente necessario. In tale caso, mediante il repertorio istituito a norma dell'articolo 74 del regolamento (UE) 2018/1139, lo Stato membro interessato deve notificare immediatamente alla Commissione, all'Agenzia (AESA) e agli altri Stati membri l'esenzione concessa, la sua durata, la relativa motivazione e, se del caso, le necessarie misure di mitigazione applicate. Diversi Stati membri hanno utilizzato questo meccanismo in relazione alle gravi conseguenze della pandemia di Covid-19, per cui sono sorte differenze rispetto alle norme dell'ICAO. La presente decisione del Consiglio tiene conto di tali esenzioni ai sensi dell'articolo 71 ai fini della notifica all'ICAO, a nome dell'Unione, delle differenze relative agli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago.

2.2. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione

Le differenze da notificare all'ICAO riguardano gli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago, relativi a questioni del personale e degli operatori aerei, come indicato nella tabella che figura nell'allegato della presente decisione e ulteriormente precisato in ciascuna notifica dei singoli Stati membri conformemente alla rispettiva esenzione individuale ai sensi dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da paesi terzi interessati dalle misure temporanee connesse alla pandemia di Covid-19, si applica il regolamento (UE) n. 452/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi⁴. Di norma, conformemente al regolamento (CE) n. 452/2014, allegato, punto ART 200, lettera d), l'AESA, in consultazione con gli Stati membri, deve individuare quegli standard ICAO per i quali può accettare misure di mitigazione nel caso in cui lo Stato dell'operatore o lo Stato di immatricolazione abbia notificato una differenza rispetto all'ICAO. L'Agenzia deve accettare le misure di mitigazione quando abbia accertato che questi provvedimenti assicurano un livello di sicurezza equivalente a quello ottenuto dalla norma rispetto alla quale sono state notificate le differenze. Come richiesto nella lettera agli Stati AN 11/55-20/50, l'ICAO deve essere informata in merito agli atti applicativi dell'Unione di riconoscimento delle differenze dei paesi terzi, come indicato nell'ultima colonna della tabella contenuta nell'allegato della presente decisione.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione presso l'ICAO in risposta alla lettera agli Stati AN 11/55-20/50 sarà quella di notificare le differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago dovute a misure temporanee connesse alla pandemia di Covid-19 di cui alla tabella dell'allegato della presente decisione, ulteriormente specificate da ciascuno Stato membro notificante in linea con l'esenzione individuale applicata a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

3. BASE GIURIDICA

3.1. 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

⁴ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5. 2014, pag. 1).

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'accordo⁵.

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*"⁶.

4.1.2. *Applicazione al caso concreto*

Il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un organo istituito da un accordo, la convenzione di Chicago.

In conformità all'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 avere effetti giuridici su 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 all'ICAO in risposta alla lettera agli Stati AN 11/55-20/50 incidono sugli effetti giuridici degli standard stabiliti in applicazione della convenzione di Chicago.

Tali effetti giuridici rientrano in un settore disciplinato in buona parte da norme dell'Unione, il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, il regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione e il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione. Ciò implica che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'Unione ha competenza esterna esclusiva in materia.

Poiché tali misure, per quanto temporanee, danno origine a differenze rispetto alle SARP dell'ICAO, è necessario definire la posizione l'Unione. Tutti gli Stati membri devono notificare le differenze derivanti dalle proroghe per la concessione di licenze per il personale rispetto all'annesso 1 della convenzione di Chicago e gli scostamenti rispetto alle SARP di cui all'annesso 6, "Esercizio degli aeromobili", della convenzione di Chicago, in conformità all'articolo 38 di tale convenzione.

L'atto previsto 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

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

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

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 previsto riguardano la politica comune dei trasporti.

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

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta 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 nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile per quanto riguarda la notifica di differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale 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 ("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.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate internazionali (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 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) A norma dell'articolo 39 della convenzione di Chicago, qualora non soddisfatti gli standard minimi, il certificato medico del personale che partecipa alla navigazione internazionale deve essere corredato dell'elenco completo degli elementi che non soddisfano 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 di questo tipo potrebbe partecipare alla navigazione 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 CCRD (acronimo dell'inglese *COVID-19 Contingency-Related Differences*) del sistema EFOD per la notifica elettronica delle differenze, che consente agli Stati di formalizzare 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 giudicata accettabile per agevolare le operazioni internazionali e adempiere gli obblighi di cui all'articolo 40.

- (8) L'annesso 1 ("Licenze del personale") 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 dispatcher*). 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) I requisiti di cui all'allegato 1 della convenzione di Chicago si riflettono nella normativa dell'Unione, segnatamente nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea⁷, e nei relativi atti di esecuzione e atti delegati. Ad esempio, il regolamento (UE) 2011/1178 della Commissione⁸ stabilisce nell'allegato i requisiti e le procedure per gli equipaggi dell'aviazione civile e fissa i limiti e le scadenze delle licenze del personale e dei controlli dell'idoneità aeromedica, mentre il regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione disciplina il mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e prodotti aeronautici, parti e pertinenze e l'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni⁹.
- (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 concedono una proroga temporanea per un periodo di 4 mesi della validità dei certificati medici, un lasso di tempo che si discosta da quello previsto dalle SARP dell'ICAO. La validità delle licenze di pilota è inoltre prorogata da alcuni Stati membri da 4 a 8 mesi al massimo quando i piloti non sono in grado di raggiungere i simulatori di volo o di avere accesso ad essi in modo tempestivo per svolgere gli addestramenti e i controlli necessari. Tali proroghe riguardano le licenze che scadono nel periodo di riferimento compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 ottobre 2020.
- (11) L'annesso 6, "Esercizio degli aeromobili", 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 nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, nel regolamento

⁷ 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).

⁸ 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)

⁹ 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).

(UE) n. 1178/2011 della Commissione e nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione¹⁰.

- (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 derivati 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. Per consentire agli equipaggi di volare alla ripresa delle attività di trasporto aereo, pertanto, gli Stati membri applicano esenzioni dalle prescrizioni in questione riguardanti l'esperienza di volo consentendo l'operatività a determinate condizioni 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 compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 ottobre 2020 per un periodo non superiore a 8 mesi.
- (13) Le misure nazionali di cui sopra, che producono differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago, sono state adottate in base all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, a norma del quale gli Stati membri possono concedere, a qualsiasi persona fisica o giuridica, esenzioni dalle prescrizioni dell'Unione ad essa applicabili in caso di circostanze imprevedibili urgenti che la riguardano o di esigenze operative urgenti, a patto che siano rispettate tutte le condizioni di cui al suddetto articolo. In applicazione di tale disposizione, e in considerazione delle conseguenze della pandemia di Covid-19, vari Stati membri applicano o intendono applicare esenzioni dalle norme dell'Unione di cui ai regolamenti (UE) 2018/1139, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 1321/2014 e (UE) n. 965/2012.
- (14) Poiché la notifica delle differenze 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, TFUE.
- (15) È pertanto opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in risposta alla lettera agli Stati AN 11/55-20/50, che sarà quella di notificare differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della convenzione di Chicago dovute a misure operative temporanee connesse alla pandemia di Covid-19 applicate dagli Stati membri. La posizione dell'Unione dovrà essere espressa dagli Stati membri dell'Unione che hanno adottato esenzioni individuali a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 e dalle quali sono derivate le differenze oggetto della lettera agli Stati AN 11/55-20/50,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in risposta alla lettera agli Stati AN 11/55-20/50 del 3 aprile 2020 dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è stabilita nell'allegato della presente decisione e ulteriormente specificata da ciascuno Stato membro notificante in linea con l'esenzione individuale applicata a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

¹⁰ 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).

Articolo 2

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

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*