



Bruxelles, 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 226^a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la prevista adozione dell'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, della convenzione sull'aviazione civile internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alle differenze da notificare all'ICAO riguardo all'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, della convenzione sull'aviazione civile internazionale che il Consiglio dell'ICAO dovrà adottare nella sua 226^a sessione.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'aviazione civile internazionale (di seguito "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.

A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno di tali annessi od ogni emendamento di un annesso diventa esecutivo nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti dell'ICAO oppure al termine di un più lungo periodo di tempo fissato dal Consiglio dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non notifichi il proprio disaccordo.

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. Gli atti previsti dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Il Consiglio dell'ICAO, nella sua 226^a sessione, sarà chiamato ad adottare l'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, della convenzione di Chicago relativo ai mezzi per localizzare un aeromobile in difficoltà.

2.3.1. Standard rientranti nell'ambito di applicazione dell'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO

Secondo quanto disposto dallo standard 6.18.1 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO, tutti i velivoli con una massa massima certificata al decollo superiore a 27 000 kg, per i quali il certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023 compreso, in caso di difficoltà devono trasmettere autonomamente informazioni in base alle quali l'operatore possa determinare una posizione almeno una volta al minuto.

La finalità dello standard 6.18.1, come indicata nell'annesso 6, parte I, appendice 9, dell'ICAO, è stabilire l'ubicazione del luogo di un incidente entro un raggio di 6 NM.

Lo standard 6.18.1 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO è stato recepito¹ nella norma CAT.GEN.MPA.210 dell'allegato IV (parte CAT) del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione² ("norme dell'UE sulle operazioni di volo"), che prescrive quanto segue:

"I seguenti velivoli sono dotati di mezzi solidi e automatici per determinare con esattezza, a seguito di un incidente durante il quale il velivolo abbia subito gravi danni, l'ubicazione del punto di fine volo:

- 1) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 27 000 kg, aventi una MOPSC superiore a 19 e il cui CofA³ individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023 compreso; e*
- 2) tutti i velivoli aventi una MCTOM superiore a 45 500 kg e il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023 compreso."*

2.3.2. Modifiche introdotte dal progetto di emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO

Il progetto di emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO rinvia la data di applicabilità dello standard 6.18.1 al 1° gennaio 2025 (anziché al 1° gennaio 2023) e ne limita l'applicabilità ai velivoli il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2024 compreso (anziché ai velivoli il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2023 compreso). I motivi principali per proporre tali modifiche sono i seguenti:

- i considerevoli ritardi subiti da tutti i costruttori di aeromobili interessati in tutto il mondo per dotare i velivoli degli equipaggiamenti necessari;

¹ È stato raccomandato agli Stati membri di notificare una differenza rispetto allo standard 6.18.1 dell'ICAO, in quanto i velivoli con una MOPSC pari o inferiore a 19 e con una MCTOM compresa tra 27 000 kg e 45 500 kg non rientrano nell'ambito di applicazione della norma CAT.GEN.MPA.210.

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.

³ CofA: certificato di aeronavigabilità.

- i considerevoli ritardi registrati nella realizzazione dell'infrastruttura di comunicazione per attenersi allo standard 2.4 dell'appendice 9⁴ e raggiungere la piena capacità operativa di tale infrastruttura; e
- l'insufficiente tempo di cui dispongono i centri di coordinamento del soccorso e le unità di servizi di traffico aereo per elaborare e adattare le loro procedure.

Nota: i metodi accettabili di rispondenza per la norma CAT.GEN.MPA.210 contengono condizioni in materia di solidità ed esattezza più rigorose di quelle specificate nell'annesso 6, parte I, 6.18, e nell'appendice 9, dell'ICAO. I costruttori di aeromobili intendono dotare i loro velivoli di equipaggiamenti che soddisferanno sia lo standard 6.18.1 dell'ICAO sia la norma CAT.GEN.MPA.210, in modo che tali velivoli possano essere utilizzati nell'UE e in tutto il mondo senza modifiche o restrizioni. A sua volta, ciò ha considerevolmente aumentato il carico di lavoro necessario per progettare e certificare detti equipaggiamenti.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche principali e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Il progetto di emendamento 48 dell'annesso 6 dell'ICAO rinvia di due anni la data di applicabilità dello standard 6.18.1 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO:

"6.18.1 A decorrere dal 1° gennaio 2025, tutti i velivoli con una massa massima certificata al decollo superiore a 27 000 kg, per i quali il certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2024 compreso, in caso di difficoltà devono trasmettere autonomamente informazioni in base alle quali l'operatore possa determinare una posizione almeno una volta al minuto, conformemente all'appendice 9."

3.2. La posizione da adottare a nome dell'Unione

Tutti i costruttori di aeromobili stanno subendo considerevoli ritardi nel processo volto ad attenersi allo standard 6.18.1 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO e alla norma CAT.GEN.MPA.210 delle norme dell'UE sulle operazioni di volo. Il mantenimento dell'attuale data di applicabilità determinerà probabilmente una situazione in cui molti operatori aerei con sede nell'UE dovranno richiedere esenzioni temporanee per i velivoli consegnati nel 2023 ed effettuare un adeguamento degli equipaggiamenti molto oneroso in termini di costi. Tali esenzioni temporanee potrebbero dover essere prorogate fino al 2024 per concedere un tempo sufficiente ai fini dell'adeguamento di tutti i velivoli interessati. Inoltre la piena capacità operativa dell'infrastruttura di comunicazione e la piena disponibilità delle unità di servizi di traffico aereo e dei centri di coordinamento del soccorso potrebbero non essere conseguite prima del 2024. Gli operatori aerei con sede nell'UE non sono in grado di esercitare un'influenza tale da accelerare l'attuazione dello standard 6.18.1 dell'ICAO e della norma CAT.GEN.MPA.210.

La modifica proposta della data di applicabilità dello standard 6.18.1 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO ha un impatto limitato sulla sicurezza aerea, in quanto tale standard dell'ICAO rappresenta solo una delle misure adottate dall'ICAO per facilitare la localizzazione degli aeromobili in difficoltà. La maggior parte dei velivoli che rientrano nell'ambito di

⁴ Secondo quanto disposto dallo standard 2.4 dell'annesso 6, parte I, appendice 9, dell'ICAO, le organizzazioni che devono avere accesso alle informazioni trasmesse comprendono, come minimo, le unità di servizi di traffico aereo nonché i centri e i sottocentri di coordinamento della ricerca e del soccorso.

applicazione dello standard 6.18.1 sono inoltre monitorati dall'operatore quando volano su aree oceaniche, conformemente allo standard 3.5.3 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO (recepito nella norma CAT.GEN.MPA.205 delle norme dell'UE sulle operazioni di volo), e sono dotati di due trasmettitori localizzatori di emergenza, conformemente allo standard 6.17.3 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO (recepito nella norma CAT.IDE.A.280 delle norme dell'UE sulle operazioni di volo).

L'Unione dovrebbe pertanto sostenere la proposta di rinviare la data di applicabilità dello standard 6.18.1 dell'annesso 6, parte I, dell'ICAO.

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'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'ICAO è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago").

Conformemente 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 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.

L'atto previsto sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla norma CAT.GEN.MPA.210 del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione.

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 adottato 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.

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 da adottare a nome dell'Unione europea nella 226^a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la prevista adozione dell'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, della convenzione sull'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 ("la convenzione di Chicago"), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e 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 attualmente sette Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare gli standard e le pratiche raccomandate internazionali ("SARP") e designarli quali annessi della convenzione di Chicago.
- (4) A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno di tali annessi od ogni emendamento di un annesso diventa esecutivo nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti dell'ICAO oppure al termine di un più lungo periodo di tempo fissato dal Consiglio dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non notifichi il proprio disaccordo.
- (5) 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, dovrebbe dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale.
- (6) Il Consiglio dell'ICAO, nella sua 226^a sessione, è chiamato ad adottare l'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, della convenzione di Chicago.
- (7) La finalità principale dell'emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, è il rinvio della data di applicabilità dello standard 6.18.1 al 1° gennaio 2025.
- (8) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 226^a sessione del Consiglio dell'ICAO in merito al previsto emendamento 48 dell'annesso 6, parte I. Tale posizione dovrebbe essere quella di sostenere detto emendamento e dovrebbe

espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 226^a sessione del Consiglio dell'ICAO, o in qualsiasi sessione successiva, è di sostenere la proposta di emendamento 48 dell'annesso 6, parte I, della convenzione sull'aviazione civile internazionale nella sua interezza.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO esprimono congiuntamente a nome dell'Unione 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*