DECISIONI

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

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, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago»), è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO»).

(2) Gli Stati membri sono parti contraenti della convenzione di Chicago e Stati contraenti dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.

(3) A norma dell'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO («Consiglio ICAO») può adottare standard e pratiche raccomandate («SARP») internazionali per l'aviazione civile e designarli come allegati della convenzione di Chicago («allegati ICAO»).

(4) A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno degli allegati ICAO od ogni modifica di un allegato ICAO entrano in vigore 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. Una volta adottati dal Consiglio ICAO ed entrati in vigore, gli standard internazionali sono vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, compresi tutti gli Stati membri dell'Unione, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti, in particolare agli articoli 37 e 38.

(5) 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 internazionale 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 internazionale, deve dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra i propri regolamenti o le proprie pratiche e quelli stabiliti dallo standard internazionale. Nel caso di modifiche degli standard internazionali, ogni Stato che non apporti le necessarie modifiche ai propri regolamenti o alle proprie pratiche ne deve dare notizia all'ICAO entro sessanta giorni dall'adozione della modifica dello standard internazionale, oppure indicare l'azione che si propone d'intraprendere.

(6) Le regole interne dell'ICAO, in particolare quelle che fanno sì che le ultime versioni dei documenti per le decisioni relative ai nuovi SARP o alle modifiche dei SARP siano disponibili al Consiglio ICAO solo in ritardo, le scadenze fissate dall'ICAO per gli Stati contraenti dell'ICAO per notificare le differenze rispetto agli standard internazionali, nonché l'elevato numero di differenze nei settori della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo da notificare ogni anno, rendono difficile stabilire tempestivamente la posizione da adottare a nome dell'Unione in una decisione del Consiglio basata sull'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per l'adozione di nuovi SARP o modifiche dei SARP, o per ciascuna differenza da notificare.

(7) È pertanto opportuno definire i criteri e la procedura da seguire per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in merito all'adozione di SARP o di relative modifiche, nella misura in cui tali SARP siano tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nel settore dell'aviazione civile, nonché in merito alle decisioni di esprimere disaccordo o non esprimere disaccordo sui SARP a norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago e in merito alla notifica di differenze rispetto agli standard internazionali a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago.

(8) Data la specificità della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo rispetto ad altri settori trattati dall'ICAO, in particolare l'elevato numero di SARP adottati in tali settori dal Consiglio dell'ICAO ogni anno e il numero di differenze da notificare ogni anno, la presente decisione dovrebbe riguardare unicamente la sicurezza dell'aviazione civile, la navigazione aerea e la gestione del traffico aereo al fine di razionalizzare i processi per stabilire rapidamente la posizione da adottare a nome dell'Unione per l'adozione di nuovi SARP e delle modifiche dei SARP, le decisioni di esprimere disaccordo o non esprimere disaccordo sui SARP o sulle modifiche dei SARP adottati dal Consiglio dell'ICAO e per gestire le numerose notifiche in modo efficiente.

(9) I SARP adottati dal Consiglio dell'ICAO nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo possono riguardare questioni di competenza esclusiva dell'Unione e potrebbero essere tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione. È pertanto efficiente e opportuno definire, mediante una decisione, i criteri e la procedura da seguire per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in relazione ai SARP in tali settori, fatti salvi i diritti e gli obblighi degli Stati membri quali Stati contraenti dell'ICAO a norma della convenzione di Chicago. A livello dell'ICAO, i SARP relativi a sicurezza dell'aviazione civile, navigazione aerea e gestione del traffico aereo sono contenuti principalmente negli allegati ICAO 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19.

(10) A livello dell'Unione, i requisiti contenuti nei SARP per la sicurezza dell'aviazione civile trovano riscontro e sono menzionati principalmente nei regolamenti (UE) 2018/1139 ([1]) e (CE) n. 2111/2005 ([2]) del Parlamento europeo e del Consiglio nonché negli atti di esecuzione e negli atti delegati adottati su tale base, in particolare nei

([1]) 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 (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).

regolamenti (UE) n. 1178/2011 ([3]), (UE) n. 748/2012 ([4]), (UE) n. 965/2012 ([5]), (UE) n. 139/2014 ([6]), (UE) n. 452/2014 ([7]), (UE) n. 1321/2014 ([8]), (UE) 2015/640 ([9]) della Commissione, nel regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 ([10]), nel regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione ([11]) e nel regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 ([12]) della Commissione.

(11) A livello dell'Unione, i requisiti contenuti nei SARP per la navigazione aerea e la gestione del traffico aereo trovano riscontro e sono menzionati principalmente nei regolamenti (CE) n. 549/2004 ([13]), (CE) n. 550/2004 ([14]) e (CE) n. 551/2004 ([15]) del Parlamento europeo e del Consiglio nonché negli atti di esecuzione e negli atti delegati adottati su tale base, in particolare il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ([16]), il regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione ([17]), il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1048 della Commissione ([18]) e il regolamento (UE) 2015/340 della Commissione ([19]).

([3]) 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).

([4]) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

([5]) 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).

([6]) Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1).

([7]) 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. 12).

([8]) 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).

([9]) Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18).

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 della Commissione, del 24 maggio 2019, relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 45).

([11]) Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 1).

([12]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 della Commissione, del 22 aprile 2021, relativo a un quadro normativo per lo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 161).

([13]) Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

([14]) Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

([15]) Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

([16]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).

([17]) Regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione, del 16 dicembre 2011, che stabilisce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo (GU L 336 del 20.12.2011, pag. 20).

([18]) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1048 della Commissione, del 18 luglio 2018, che stabilisce requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative per la navigazione basata sulle prestazioni (GU L 189 del 26.7.2018, pag. 3).

([19]) Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione (GU L 63 del 6.3.2015, pag. 1).

(12) La presente decisione dovrebbe riguardare soltanto le posizioni da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO nei settori di competenza esclusiva dell'Unione. La presente decisione non pregiudica la possibilità che il Consiglio adotti, su proposta della Commissione, decisioni fondate sull'articolo 218, paragrafo 9, TFUE che stabiliscano la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO, in particolare nei settori che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente decisione, anche qualora la competenza condivisa dell'Unione non sia ancora stata esercitata.

(13) Salvo in casi particolari riguardanti la notifica di talune differenze derivanti dall'adozione di misure nazionali a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, la posizione da adottare a nome dell'Unione dovrebbe basarsi su un documento presentato dalla Commissione al Consiglio a tempo debito per esame e approvazione. La Commissione dovrebbe adoperarsi per iniziare quanto prima a preparare tale documento, in modo da disporre di tempo sufficiente per prepararlo, anche per eventuali opportune consultazioni a livello di esperti. Il documento della Commissione dovrebbe, ove opportuno e sulla base dei singoli casi, indicare se debba essere concessa agli Stati membri una certa flessibilità per quanto riguarda l'adozione di nuovi SARP o di relative modifiche da parte del Consiglio ICAO e, in tali casi, la portata di tale flessibilità e le condizioni di un accordo sugli stessi o per quanto riguarda la forma della notifica delle differenze in questione. Ove richiesto dall'ICAO, la notifica di differenze dovrebbe rispettare il formato definito dall'ICAO nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*).

Qualora, in virtù della presente decisione, la posizione da adottare a nome dell'Unione sia stabilita in un documento presentato a tempo debito dalla Commissione al Consiglio per esame e approvazione, tale documento dovrebbe, ove opportuno e sulla base dei singoli casi, indicare se debba essere concessa agli Stati membri una certa flessibilità in merito alla forma della notifica delle differenze in questione. La Commissione dovrebbe inoltre adoperarsi per iniziare quanto prima a preparare tale documento, in modo da disporre di tempo sufficiente per prepararlo, anche per eventuali opportune consultazioni a livello di esperti.

(14) Per quanto riguarda l'adozione di nuovi SARP o delle modifiche dei SARP e le decisioni di esprimere disaccordo o non esprimere disaccordo sui SARP o sulle modifiche adottati dal Consiglio ICAO, il documento presentato dalla Commissione dovrebbe basarsi sugli obiettivi e sugli orientamenti stabiliti nell'allegato e dovrebbe tenere conto dei materiali forniti dall'ICAO prima di ogni deliberazione su nuovi SARP o modifiche dei SARP in sede di Consiglio dell'ICAO nonché delle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) conformemente all'articolo 90, paragrafi 1 e 3, del regolamento (UE) 2018/1139, ove applicabile.

(15) La posizione in merito all'adozione di nuovi SARP o delle modifiche dei SARP da parte del Consiglio dell'ICAO dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.

(16) La posizione in merito alle decisioni di esprimere disaccordo o non esprimere disaccordo su nuovi SARP o sulle relative modifiche adottati dal Consiglio ICAO dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'ICAO.

(17) Le differenze rispetto agli standard internazionali adottati, che devono essere notificate all'ICAO, dovrebbero basarsi in particolare sulle informazioni fornite dall'AESA conformemente all'articolo 90, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, ove applicabile.

(18) Le differenze rispetto agli standard internazionali adottati dal Consiglio ICAO possono derivare dal diritto dell'Unione a causa dell'adozione di uno standard internazionale nuovo o modificato da parte del Consiglio ICAO o a causa di una modifica nel diritto dell'Unione. La posizione da adottare a nome dell'Unione per quanto riguarda tali differenze dovrebbe basarsi su un documento presentato a tempo debito dalla Commissione al Consiglio per esame e approvazione.

(19) Le differenze rispetto agli standard internazionali adottati dal Consiglio dell'ICAO possono anche derivare da misure nazionali adottate a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 in caso di circostanze imprevedibili urgenti, quando tali misure differiscono dagli standard internazionali e richiedono pertanto la notifica delle differenze all'ICAO a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago. È pertanto anche opportuno nella presente decisione stabilire i criteri e la procedura da seguire per l'individuazione di tali differenze. Tale procedura dovrebbe dipendere dall'ambito di applicazione e dalla durata delle misure nazionali adottate e dovrebbe consentire agli Stati membri di adempiere senza indugio ai loro obblighi internazionali ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago. Tale procedura dovrebbe lasciare impregiudicate le condizioni e la procedura di cui all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

(20) Per quanto riguarda le differenze rispetto agli standard internazionali adottati che deveono essere notificati all'ICAO, la posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'ICAO.

(21) L'attuazione della presente decisione non dovrebbe comportare una violazione degli obblighi degli Stati membri a norma del diritto dell'Unione o dei loro obblighi internazionali a norma della convenzione di Chicago.

(22) 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.

(23) La presente decisione dovrebbe applicarsi per un periodo di tempo limitato, vale a dire solo fino a dopo la sessione del Consiglio ICAO successiva alla 42ª assemblea dell'ICAO. La Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una valutazione scritta dell'applicazione della presente decisione che funga da base per qualsiasi potenziale proroga o modifica della presente decisione.

(24) È opportuno definire i criteri e la procedura per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO per quanto riguarda l'adozione o le modifiche di standard internazionali e pratiche raccomandate, nonché la notifica delle differenze rispetto agli standard internazionali adottati,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

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 a adottare nuovi standard internazionali e pratiche raccomandate («SARP») o modifiche dei SARP nei settori della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo in relazione agli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19 della convenzione sull'aviazione civile internazionale («Convenzione di Chicago»), nella misura in cui tali SARP 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.

Articolo 2

1. Qualora il Consiglio dell'ICAO debba adottare nuovi SARP o modifiche dei SARP di cui all'articolo 1, la Commissione:

a) a tempo debito e almeno un mese prima della data della sessione del Consiglio dell'ICAO in cui devono essere adottati nuovi SARP o modifiche dei SARP, presenta al Consiglio, per esame e approvazione, un documento che illustra i dettagli della posizione prevista da adottare a nome dell'Unione; in circostanze eccezionali, in caso di adozione urgente di nuovi SARP o di una modifica, ovvero della sospensione temporanea dell'entrata in vigore dei SARP o di una

modifica, qualora il testo dei pertinenti progetti di SARP o di modifiche sia disponibile meno di un mese prima della data della sessione del Consiglio dell'ICAO in cui tali SARP o modifiche devono essere adottati, la Commissione si adopera per presentare il documento al Consiglio senza indebito ritardo e in ogni caso al più tardi cinque giorni dopo aver ricevuto i progetti di nuovi SARP o di modifiche da parte dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO»).

b) a tempo debito e almeno un mese prima del termine fissato dall'ICAO per la registrazione del disaccordo da parte degli Stati contraenti a norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, presenta al Consiglio, per esame e approvazione, un documento che illustra il progetto di posizione da adottare a nome dell'Unione.

Se del caso, la posizione di cui alla lettera b) del primo comma può essere inclusa nel documento presentato al Consiglio a norma della lettera a) del primo comma.

2. I documenti presentati dalla Commissione a norma del paragrafo 1, lettere a) e b),si basano sugli obiettivi e sugli orientamenti di cui all'allegato e tengono conto di tutte le informazioni e materiali pertinenti forniti dall'ICAO prima di ogni deliberazione e, se del caso, delle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) conformemente all'articolo 90, paragrafi 1 e 3, del regolamento (UE) 2018/1139, ove applicabile.

3. Alla luce degli sviluppi nella sessione del Consiglio ICAO, gli Stati membri, di concerto con il rappresentante dell'Unione, possono concordare in loco modifiche di minore entità non sostanziali della posizione approvata dal Consiglio a norma del paragrafo 1, lettera a), conformemente all'obbligo di leale cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea.

I documenti che stabiliscono la posizione da adottare a nome dell'Unione a norma del paragrafo 1, lettera a), indicano se è possibile concordare in loco ulteriori adeguamenti di tale posizione, alla luce degli sviluppi nella sessione del Consiglio ICAO. Tali adeguamenti non incidono sull'essenza e sullo scopo della posizione.

4. La posizione di cui all'paragrafo 1, lettera a), è espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione, in seno al Consiglio ICAO, dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio ICAO.

La posizione di cui al paragrafo 1, lettera b), è espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione da tutti gli Stati membri.

Articolo 3

La posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO in riferimento alla notifica di differenze rispetto agli standard internazionali di cui agli allegati 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19 della convenzione di Chicago, nella misura in cui tali standard internazionali rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione, è stabilita secondo i criteri e la procedura di cui agli articoli 4 e 5 della presente decisione.

Articolo 4

Qualora il diritto dell'Unione differisca dagli standard internazionali di cui all'articolo 3 della presente decisione e la notifica all'ICAO di tali differenze sia pertanto richiesta a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, la Commissione presenta al Consiglio per esame 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 conformemente 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 negli interessi dell'Unione da tutti gli Stati membri.

Articolo 5

1. Qualora, conformemente all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, uno Stato membro adotti misure nazionali che concedono esenzioni riguardanti singole persone fisiche o giuridiche o la cui durata complessiva non superi gli otto mesi, e qualora tali misure nazionali differiscano dagli standard internazionali di cui all'articolo 3 della presente decisione e richiedano la notifica di differenze rispetto a tali standard conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago, tale Stato membro informa immediatamente la Commissione delle differenze da notificare.

2. Se le esenzioni concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 sono di applicazione generale e hanno una durata complessiva superiore a otto mesi, la Commissione, entro due settimane dalla notifica di tali esenzioni da parte dello Stato membro interessato a norma dell'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 e, ove applicabile, dal ricevimento della raccomandazione dell'AESA conformemente all'articolo 71, paragrafo 2, di tale regolamento, presenta al Consiglio, per esame e approvazione, un documento che tenga conto delle informazioni fornite dallo Stato membro interessato e, ove applicabile, delle informazioni fornite dall'AESA conformemente all'articolo 90, paragrafo 4, di tale regolamento, e che illustri i dettagli delle differenze da notificare all'ICAO.

La posizione da adottare a norma del presente paragrafo è espressa nell'interesse dell'Unione dagli Stati membri che hanno adottato, a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, misure nazionali che richiedono la notifica di differenze.

Articolo 6

L'attuazione della presente decisione non comporta una violazione degli obblighi degli Stati membri a norma del diritto dell'Unione o dei loro obblighi a norma della convenzione di Chicago.

Articolo 7

1. La presente decisione si applica fino al 31 dicembre 2025.

2. La Commissione presenta al Consiglio una relazione che analizza l'applicazione della presente decisione, in particolare la sua efficacia e la frequenza del suo uso, almeno quattro mesi prima della data di scadenza.

3. Su proposta della Commissione, il Consiglio può prorogare l'applicazione della presente decisione o modificarla in altro modo.

Articolo 8

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 28 marzo 2023

Per il Consiglio
Il presidente
E. BUSCH

ALLEGATO

OBIETTIVI E ORIENTAMENTI PER LA DEFINIZIONE DELLE POSIZIONI DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SENO ALL'ORGANIZZAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE

Obiettivi

1. Promuovere un sistema dei trasporti aerei sicuro, efficiente, funzionale, aperto ed ecocompatibile, in linea con la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro».

2. Promuovere lo sviluppo della cooperazione regionale e dei sistemi di aviazione regionali e appoggiarne il riconoscimento da parte dell'ICAO e dei suoi Stati contraenti, unitamente alla loro integrazione nella struttura dell'ICAO.

3. Promuovere l'elaborazione di norme e strategie per garantire la sicurezza delle operazioni di trasporto aereo e l'adeguata supervisione delle norme di sicurezza, in linea con il quadro normativo dell'Unione in materia di sicurezza aerea, compreso il regolamento (UE) 2018/1139 ([1]) e tenendo conto della relazione della Commission del 17 ottobre 2022 sul programma europeo di sicurezza aerea.

4. Promuovere lo sviluppo e la messa in opera di sistemi di navigazione aerea efficienti, funzionali e interoperabili, in linea con i regolamenti (CE) n. 549/2004 ([2]), n. 550/2004 ([3]) e (CE) n. 551/2004 ([4]) e tenendo conto del piano globale di navigazione aerea e la metodologia ASBU (*aviation system block upgrades*).

5. Continuare a sostenere, se del caso anche mediante assistenza tecnica e attività di creazione delle capacità, lo sviluppo in tutti gli Stati contraenti dell'ICAO di un sistema globale dei trasporti aerei sicuro, efficiente ed ecocompatibile, ad esempio attraverso i progetti relativi agli strumenti di politica estera (FPI) dell'Unione.

Orientamenti

Gli Stati membri si adoperano congiuntamente nell'interesse dell'Unione per sostenere le seguenti azioni condotte dall'ICAO:

1. al fine di assicurare l'elaborazione di norme e strategie per garantire la sicurezza delle operazioni di trasporto aereo e l'adeguata supervisione delle norme di sicurezza:

   a) sostenere lo sviluppo e l'attuazione del piano globale di sicurezza aerea (GASP);

   b) sostenere lo sviluppo di standard e pratiche raccomandate («SARP») internazionali per l'aviazione civile adottate ai sensi dell'articolo 37 e dell'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, in particolare qualora necessarie per la protezione dei passeggeri e la sicurezza dei voli;

   c) sostenere lo sviluppo e l'attuazione dei sistemi di sicurezza dell'aviazione regionale e di altri quadri di riferimento per la cooperazione regionale in materia di sicurezza tra gli Stati, nonché la necessità di integrarli meglio nel contesto dell'ICAO;

([1]) 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 (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

([3]) Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

([4]) Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

2. al fine di assicurare lo sviluppo e la messa in opera di sistemi di navigazione aerea efficienti, funzionali e interoperabili:
   a) sostenere lo sviluppo e l'attuazione del piano globale di navigazione aerea (GANP) e le relative procedure di monitoraggio per mezzo di adeguate metriche di prestazione;
   b) sostenere l'elaborazione e l'attuazione di norme di gestione del traffico aereo (ATM), l'interoperabilità globale delle nuove tecnologie e dei nuovi sistemi e un coordinamento più stretto o attività di ATM, ad esempio contribuendo ai lavori per lo sviluppo dell'iniziativa relativa al quadro di fiducia e altre attività collegate;
   c) sostenere l'elaborazione e l'attuazione di norme, strategie e azioni nell'ambito della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), in particolare in linea con le risoluzioni A41-6, A41-7 e A41-8 adottate in occasione della 41ª sessione dell'Assemblea;

3. al fine di continuare a sostenere lo sviluppo di un sistema globale dei trasporti aerei sicuro, efficiente ed ecocompatibile in tutti gli Stati contraenti dell'ICAO:
   a) sostenere l'iniziativa *No Country Left Behind*;
   b) sostenere il contributo dell'aviazione all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile;
   c) sostenere la prosecuzione, se del caso, dell'assistenza tecnica e delle attività di creazione delle capacità.