COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile per quanto riguarda la notifica delle differenze rispetto all'annesso 1, all'annesso 3, all'annesso 4, all'annesso 6, parti I, II e III, all'annesso 10, volumi I e II, all'annesso 11, all'annesso 14, volumi I e II, all'annesso 15 e all'annesso 16, volumi I, II e III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale, e nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, di detta convenzione, relativi al rinvio del futuro obbligo di dotazione di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) per venticinque ore al fine di evitare conseguenze indesiderate a causa dell'emergenza COVID-19

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda:

- la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alle differenze da notificare all'ICAO riguardo ai seguenti emendamenti degli annessi della convenzione sull'aviazione civile internazionale adottati dal Consiglio dell'ICAO nella sua 219ª sessione e pubblicati mediante:

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/19 in merito all'adozione dell'emendamento 176 dell'annesso 1;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/16 in merito all'adozione dell'emendamento 79 dell'annesso 3;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/23 in merito all'adozione dell'emendamento 61 dell'annesso 4;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/18 in merito all'adozione dell'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/31 in merito all'adozione dell'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/32 in merito all'adozione dell'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/20 in merito all'adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume I;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/21 in merito all'adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume II;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/39 in merito all'adozione dell'emendamento 52 dell'annesso 11;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/35 in merito all'adozione dell'emendamento 15 dell'annesso 14, volume I;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/22 in merito all'adozione dell'emendamento 9 dell'annesso 14, volume II;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/24 in merito all'adozione dell'emendamento 41 dell'annesso 15;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/28 in merito all'adozione dell'emendamento 13 dell'annesso 16, volume I;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/29 in merito all'adozione dell'emendamento 10 dell'annesso 16, volume II;

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/30 in merito all'adozione dell'emendamento 1 dell'annesso 16, volume III;

- la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella 221ª sessione del Consiglio dell'ICAO in riferimento alla prevista adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, relativi al rinvio del futuro obbligo di dotazione di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) per venticinque ore al fine di evitare conseguenze indesiderate a causa dell'emergenza COVID-19;

– la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea dopo la notifica da parte dell'ICAO dell'adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, in una lettera agli Stati nella quale gli Stati membri sono invitati a notificare il loro disaccordo, eventuali differenze o la loro conformità alla misura adottata.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'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 dall'Assemblea dell'ICAO per un periodo di tre anni. 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 (SARP) internazionali, 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 219ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Nel corso della sua 219ª sessione, il Consiglio dell'ICAO ha adottato gli emendamenti degli annessi della convenzione di Chicago elencati nella sezione 1. Le lettere agli Stati dell'ICAO, a mezzo delle quali gli Stati contraenti dell'ICAO sono informati dell'adozione degli emendamenti, ricordano agli Stati l'obbligo, ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, di notificare all'ICAO le differenze che possono eventualmente sorgere.

Di seguito è riportata una panoramica dei vari emendamenti degli annessi, quali adottati dal Consiglio dell'ICAO nella sua 219ª sessione; ulteriori dettagli sono illustrati nell'allegato della proposta di decisione del Consiglio.

2.3.1. Emendamento 176 dell'annesso 1 relativo alle Licenze del personale

L'emendamento 176 dell'annesso 1 dell'ICAO proviene dalle raccomandazioni elaborate dalla task force dell'ICAO per l'addestramento e la valutazione basati sulle competenze (CBTA-TF) e dal segretariato dell'ICAO, e riguarda l'allineamento all'emendamento 5 delle Procedure per i servizi di navigazione aerea - Addestramento (*Procedures for Air Navigation Services - Training*, PANS-TRG, doc. 9868), nuove definizioni, l'aggiornamento dei requisiti richiesti per i responsabili delle operazioni di volo o i "*flight dispatcher*", la modifica delle disposizioni relative ai convertiplani e il rinvio della loro applicabilità nonché l'introduzione di disposizioni relative agli istruttori qualificati per l'addestramento in posizione operativa per il controllo del traffico aereo.

Gli emendamenti riguardano il regolamento (UE) n. 1178/2011 sugli equipaggi[1], il regolamento (UE) n. 1321/2014 sul mantenimento dell'aeronavigabilità[2] e il regolamento (UE) 2015/340 sui controllori del traffico aereo[3]. Gli emendamenti sono sostanzialmente contemplati nella legislazione dell'UE. Sono necessarie alcune rettifiche per allineare la formulazione delle definizioni e per tenere conto delle modifiche redazionali e dell'obbligo di supervisione da parte di un adeguato istruttore di controllore del traffico aereo. Quest'ultimo punto, unitamente al recepimento di alcune definizioni nella normativa dell'UE, impone la notifica delle differenze all'ICAO per un periodo di tempo limitato. Si prevede che le pertinenti modifiche alla normativa dell'UE saranno apportate nel 2020 e nel 2021.

---

1 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).

2 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).

3 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).

2.3.2. Emendamento 79 dell'annesso 3 relativo al Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale

A seguito dell'emendamento 79 dell'annesso 3 dell'ICAO, sarà necessario aggiornare il regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/373 della Commissione[4].

Si ritiene che la grande maggioranza degli emendamenti avrà conseguenze minime per le parti interessate dell'UE e apporterà un beneficio complessivo alla sicurezza e all'efficienza delle operazioni. In alcuni casi saranno necessari aggiornamenti del software, considerati gestibili e proporzionati ai benefici attesi. Si prevede pertanto che numerosi emendamenti saranno integrati nei regolamenti dell'UE entro il terzo trimestre del 2021 senza modifiche, a seguito delle rispettive procedure avviate dall'AESA. Fino a quando non saranno adottate tali modifiche normative, molti emendamenti dovranno essere notificati come se fossero differenze.

2.3.3. Emendamento 61 dell'annesso 4 relativo alle Carte aeronautiche

Il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione dispone, alla lettera a), punti 2) e 3), del punto AIS.OR.325 "Carte aeronautiche", che il fornitore di servizi di informazioni aeronautiche (AIS) garantisca che formino parte integrante della pubblicazione di informazioni aeronautiche (AIP) o siano fornite separatamente ai destinatari dell'AIP, tra le altre, la carta di aeroporto/eliporto e la carta aeroportuale dei movimenti al suolo, se disponibili. Il quadro normativo sarà modificato nel corso del 2020 per tenere conto di questo emendamento. Di conseguenza, il 4 novembre 2021 non dovrebbero esistere differenze tra i regolamenti e/o le pratiche dell'Unione e le disposizioni dell'annesso 4, compresi tutti gli emendamenti fino all'emendamento 61 incluso.

2.3.4. Emendamento 44 dell'annesso 6, Esercizio degli aeromobili - Operazioni in condizioni di visibilità ridotta, parte I

Fino a quando il regolamento (UE) n. 965/2012 non sarà modificato per rispecchiare l'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I, le differenze rispetto allo standard 4.2.8.2 e alle definizioni dovrebbero essere notificate. Va osservato che gli Stati membri avrebbero dovuto già notificare una differenza rispetto allo standard 4.2.8.1.1, in quanto il regolamento (UE) n. 965/2012 consente attualmente crediti operativi solo per i display Head-Up (HUD) e i sistemi di miglioramento della visione (EVS)[5].

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

L'emendamento impone la notifica di una differenza, benché gli Stati membri avrebbero già dovuto notificare una differenza rispetto agli standard e alle pratiche raccomandate (SARP) relativamente alle operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO), in quanto tale concetto

---

4 Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

5 In una risposta all'emendamento 38 dell'annesso 6, parte I, come annunciato nella lettera agli Stati An 11/1.3.27-14/9.

non è ancora stato recepito nel regolamento (UE) n. 965/2012[6] (in cui prevale invece il concetto di operazioni di trasporto aereo a lungo raggio con velivoli bimotori - ETOPS)[7].

2.3.4.2. Articolo 83 bis

La modifica nell'allegato impone il trasporto a bordo di una copia certificata conforme della sintesi dell'accordo concluso in base all'articolo 83 bis della convenzione di Chicago. Inoltre la nuova appendice 10 dell'annesso 6, parte I, introduce una sintesi dell'accordo in formato standardizzato. Essa contiene tutte le informazioni pertinenti necessarie e fornisce agli operatori un modulo da utilizzare durante le ispezioni di rampa o in altre attività di verifica al fine di dissipare i malintesi quando un accordo concluso a norma dell'articolo 83 bis è applicabile all'aeromobile ispezionato. La sintesi dell'accordo deve inoltre essere trasmessa all'ICAO quando un accordo concluso a norma dell'articolo 83 bis viene presentato per la registrazione.

Nel quadro giuridico istituito dal regolamento (UE) 2018/1139[8] e dai relativi atti di esecuzione e atti delegati, il trasferimento delle funzioni dello Stato di immatricolazione tra gli Stati membri dell'UE è effettuato dal sistema normativo dell'UE in modo da soddisfare pienamente gli obiettivi di cui all'articolo 83 bis della convenzione di Chicago. Tale sistema si applica a qualsiasi aeromobile immatricolato di uno Stato membro dell'UE e gestito da un operatore avente il luogo principale delle attività in un altro Stato membro dell'UE il quale eserciti le responsabilità dello Stato dell'operatore.

Si ritiene che i SARP di recente adozione creeranno un onere amministrativo supplementare per gli operatori che dovranno risolvere un problema (non correlato alla sicurezza) per gli ispettori di rampa. L'ICAO sta inoltre modificando le proprie norme di registrazione in modo da consentire la registrazione degli accordi di cui all'articolo 83 bis mediante un sistema interattivo basato sul web. Se sarà possibile accedere a tale sistema a livello mondiale, l'obbligo di trasporto del documento a bordo dell'aeromobile è ancora più discutibile.

Non si prevede di modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per garantirne la conformità a questo specifico standard.

Sarebbe pertanto necessario notificare una differenza rispetto ai nuovi SARP dell'ICAO.

2.3.4.3. Fonte di alimentazione affidabile per i registratori di volo leggeri

I registratori di volo resistenti agli urti (quali i registratori dei dati di volo - FDR o i fonoregistratori in cabina di pilotaggio - CVR) devono essere installati in modo che la fonte di energia elettrica garantisca la massima affidabilità per il loro funzionamento. Non esistono disposizioni di questo tipo per i registratori leggeri (quali i sistemi di registrazione audio della cabina di pilotaggio - CARS o i sistemi di registrazione dei dati dell'aeromobile - ADRS). È stato introdotto un nuovo standard applicabile ai velivoli il cui certificato di aeronavigabilità iniziale è stato rilasciato dopo il 2016 (standard 1.6 dell'annesso 6, parte I, appendice 8) a

---

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).

7 In una risposta all'emendamento 38 dell'annesso 6, parte I, come annunciato nella lettera agli Stati An 11/1.3.27-14/9.

8 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).

norma del quale i registratori leggeri devono essere collegati a una fonte di alimentazione che garantisca una registrazione corretta e affidabile nel loro ambiente operativo.

Il regolamento (UE) n. 965/2012 prescrive che su alcune categorie di velivoli leggeri impiegati per il trasporto aereo commerciale (CAT) sia utilizzato un registratore di volo leggero se all'aeromobile in questione è stato rilasciato per la prima volta un certificato di aeronavigabilità individuale (CofA) a partire dal 5 settembre 2022 compreso [cfr. l'allegato IV (Parte CAT), punto CAT.IDE.A.191, del regolamento (UE) n. 965/2012]. Il nuovo standard 1.6 dell'annesso 6, parte I, appendice 8, qualora fosse recepito nei requisiti dell'UE, sarebbe applicabile solo a tali categorie di velivoli leggeri, a meno che un'ulteriore valutazione del recepimento di questo standard nella normativa dell'UE e l'ampliamento della gamma di velivoli cui esso può essere applicato non si rivelassero vantaggiosi per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni. Inoltre, poiché il nuovo standard è contenuto in un'appendice dell'annesso 6, parte I, è opportuno presentare una dichiarazione di conformità o notificare una differenza in relazione all'appendice rispetto allo standard che prescrive la presenza a bordo di un registratore di volo leggero, facendo riferimento a tale appendice. Sarebbe pertanto necessario notificare una differenza.

2.3.4.4. Registrazione dei messaggi di comunicazione via data link

Lo standard 6.3.3.1.2 dell'annesso 6, parte I, non è stato recepito nel regolamento (UE) n. 965/2012. Gli Stati membri avrebbero già dovuto notificare una differenza rispetto a tale standard[9]. Con l'emendamento 44, la differenza sarà mantenuta.

2.3.4.5. Localizzazione di aeromobili in difficoltà

Le disposizioni relative alla localizzazione di aeromobili in difficoltà sono state recepite nell'allegato IV (Parte CAT), punto CAT.GEN.MPA.210, del regolamento (UE) n. 965/2012: tale punto si applica ad alcune categorie di velivoli il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1º gennaio 2023 compreso. L'emendamento dello standard 6.18.1 ne permetterà un migliore allineamento al punto CAT.GEN.MPA.210 applicabile ai velivoli il cui CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 1º gennaio 2023 compreso. È tuttavia opportuno mantenere la notifica della differenza rispetto allo standard 6.18.1 in quanto la massa massima certificata al decollo (MCTOM) e la configurazione operativa massima di sedili passeggeri (MOPSC) differiscono tra lo standard 6.18.1 e il punto CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5. Emendamento 37 dell'annesso 6, relativo all'Esercizio degli aeromobili, parte II

2.3.5.1. Operazioni in condizioni di visibilità ridotta

Fino a quando il regolamento (UE) n. 965/2012 non sarà modificato, le differenze rispetto alle definizioni dovrebbero essere notificate. Gli Stati membri avrebbero già dovuto notificare una differenza rispetto allo standard 2.2.2.2.1.1, in quanto il regolamento (UE) n. 965/2012 consente attualmente crediti operativi solo per gli HUD e gli EVS[10].

Gli Stati membri avrebbero dovuto già notificare una differenza rispetto allo standard 2.2.2.2.1, poiché nell'allegato VI (Parte NCC) del regolamento (UE) n. 965/2012 il destinatario della prescrizione è l'operatore, non il pilota in comando; per le operazioni in bassa visibilità (LVO) è invece l'autorità competente istituita a norma dell'allegato V (Parte SPA) del regolamento (UE) n. 965/2012.

[9] In una risposta all'emendamento 43 dell'annesso 6, parte I, come annunciato nella lettera agli Stati An 11/1.3.1932-18/12.

[10] Cfr. nota 9.

2.3.5.2. Articolo 83 bis

La modifica nell'allegato impone il trasporto a bordo di una copia certificata conforme della sintesi dell'accordo concluso in base all'articolo 83 bis della convenzione di Chicago. Inoltre la nuova appendice 10 dell'annesso 6, parte I, introduce una sintesi dell'accordo in formato standardizzato. Essa contiene tutte le informazioni pertinenti necessarie e fornisce agli operatori un modulo da utilizzare durante le ispezioni di rampa o in altre attività di verifica al fine di dissipare i malintesi quando un accordo concluso a norma dell'articolo 83 bis è applicabile all'aeromobile ispezionato. La sintesi dell'accordo deve inoltre essere trasmessa all'ICAO quando un accordo concluso a norma dell'articolo 83 bis viene presentato per la registrazione.

Nel quadro giuridico istituito dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai relativi atti di esecuzione e atti delegati, il trasferimento delle funzioni dello Stato di immatricolazione tra gli Stati membri dell'UE è effettuato dal sistema normativo dell'UE in modo da soddisfare pienamente gli obiettivi di cui all'articolo 83 bis della convenzione di Chicago. Tale sistema si applica a qualsiasi aeromobile immatricolato di uno Stato membro dell'UE e gestito da un operatore avente il luogo principale delle attività in un altro Stato membro dell'UE il quale eserciti le responsabilità dello Stato dell'operatore.

Si ritiene che i nuovi SARP creeranno un onere amministrativo supplementare per gli operatori che dovranno risolvere un problema (non correlato alla sicurezza) per gli ispettori di rampa.

L'ICAO sta inoltre modificando le proprie norme di registrazione in modo da consentire la registrazione degli accordi di cui all'articolo 83 bis mediante un sistema interattivo basato sul web. Se sarà possibile accedere a tale sistema a livello mondiale, l'obbligo di trasporto del documento a bordo dell'aeromobile è ancora più discutibile.

Non si prevede di modificare il regolamento (UE) n. 965/2012 per garantirne la conformità a questo specifico standard.

Le differenze rispetto ai nuovi SARP dell'ICAO dovrebbero pertanto essere notificate.

2.3.6. Emendamento 23 dell'annesso 6, relativo all'Esercizio degli aeromobili, parte III

2.3.6.1. Operazioni in condizioni di visibilità ridotta

Fino a quando il regolamento (UE) n. 965/2012 non sarà modificato, le differenze rispetto allo standard 2.2.8.2 e alle definizioni dovrebbero essere notificate. Gli Stati membri avrebbero già dovuto notificare una differenza rispetto allo standard 2.2.8.1.1, in quanto il regolamento (UE) n. 965/2012 consente attualmente crediti operativi solo per gli HUD e gli EVS[11].

2.3.6.2. Articolo 83 bis

La modifica nell'allegato impone il trasporto a bordo di una copia certificata conforme della sintesi dell'accordo concluso in base all'articolo 83 bis della convenzione di Chicago. Inoltre la nuova appendice 10 dell'annesso 6, parte I, introduce una sintesi dell'accordo in formato standardizzato. Essa contiene tutte le informazioni pertinenti necessarie e fornisce agli operatori un modulo da utilizzare durante le ispezioni di rampa o in altre attività di verifica al fine di dissipare i malintesi quando un accordo concluso a norma dell'articolo 83 bis è applicabile all'aeromobile ispezionato. La sintesi dell'accordo deve inoltre essere trasmessa all'ICAO quando un accordo concluso a norma dell'articolo 83 bis viene presentato per la registrazione.

[11] Cfr. nota 9.

Nel quadro giuridico istituito dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai relativi atti di esecuzione e atti delegati, il trasferimento delle funzioni dello Stato di immatricolazione tra gli Stati membri dell'UE è effettuato dal sistema normativo dell'UE in modo da soddisfare pienamente gli obiettivi di cui all'articolo 83 bis della convenzione di Chicago. Tale sistema si applica a qualsiasi aeromobile immatricolato di uno Stato membro dell'UE e gestito da un operatore avente il luogo principale delle attività in un altro Stato membro dell'UE il quale eserciti le responsabilità dello Stato dell'operatore.

Si ritiene che i SARP di recente adozione creeranno un onere amministrativo supplementare per gli operatori che dovranno risolvere un problema (non correlato alla sicurezza) per gli ispettori di rampa.

L'ICAO sta inoltre modificando le proprie norme di registrazione in modo da consentire la registrazione degli accordi di cui all'articolo 83 bis mediante un sistema interattivo basato sul web. Se sarà possibile accedere a tale sistema a livello mondiale, l'obbligo di trasporto del documento a bordo dell'aeromobile è ancora più discutibile.

In questa fase non si prevede di proporre alcuna modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 per garantirne la conformità a questo specifico standard.

Le differenze rispetto ai nuovi SARP dell'ICAO dovrebbero pertanto essere notificate.

2.3.6.3. Registratori di volo

I registratori di volo resistenti agli urti (quali gli FDR o i CVR) devono essere installati in modo che la fonte di energia elettrica garantisca la massima affidabilità per il loro funzionamento. Non esistono disposizioni di questo tipo per i registratori leggeri (quali i CARS o gli ADRS). È stato introdotto un nuovo standard (standard 1.6 dell'annesso 6, parte III, appendice 4) a norma del quale i registratori leggeri devono essere collegati a una fonte di alimentazione che garantisca una registrazione corretta e affidabile nel loro ambiente operativo.

Il regolamento (UE) n. 965/2012 prescrive che su alcune categorie di elicotteri leggeri impiegati per operazioni CAT sia utilizzato un registratore di volo leggero se all'aeromobile in questione è stato rilasciato per la prima volta un CofA individuale a partire dal 5 settembre 2022 compreso [cfr. l'allegato IV (Parte CAT), punto CAT.IDE.H.191, del regolamento (UE) n. 965/2012]. Lo standard 1.6 dell'annesso 6, parte III, appendice 4, qualora fosse recepito nei requisiti dell'UE, sarebbe applicabile solo a tali categorie di elicotteri leggeri, a meno che un'ulteriore valutazione del recepimento di questo standard nella normativa dell'UE e l'ampliamento della gamma di velivoli cui esso può essere applicato non si rivelassero vantaggiosi per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni. Inoltre, poiché il nuovo standard è contenuto in un'appendice dell'annesso 6, parte III, è opportuno presentare una dichiarazione di conformità o notificare una differenza in relazione all'appendice rispetto allo standard che prescrive la presenza a bordo di un registratore di volo leggero, facendo riferimento a tale appendice. Lo standard 4.3.1.1.4 prescrive l'utilizzo di un registratore di volo per elicotteri con una MCTOM inferiore a 3 175 kg: tale registratore può essere un ADRS.

L'annesso 6, parte III, non contiene prescrizioni in merito all'utilizzo dei CARS. Una differenza rispetto allo standard 4.3.1.2.4 dovrebbe pertanto essere notificata per specificare che, nel caso in cui sia utilizzato un ADRS, non esiste attualmente alcuna disposizione dell'UE che tratti dell'affidabilità della fonte di alimentazione di tale registratore.

2.3.6.4. Registrazione dei messaggi di comunicazione via data link

Gli standard 4.3.3.1.2 e 4.7.3.1.1.1 dell'annesso 6, parte III, non sono stati recepiti nel regolamento (UE) n. 965/2012. Gli Stati membri avrebbero già dovuto notificare una differenza rispetto a tale standard[12]. Con l'emendamento 23, la differenza sarà mantenuta.

2.3.7. Emendamento 92 dell'annesso 10, relativo alle Telecomunicazioni aeronautiche, volume I

Nel punto CNS.TR.100 dell'allegato VIII, sottoparte B, del regolamento (UE) 2017/373 "Metodi di lavoro e procedure operative per i fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza" si fa riferimento all'annesso 10, volume I, dell'ICAO fino all'emendamento 89 incluso. Questa disposizione è destinata ad essere modificata per includervi gli emendamenti fino all'emendamento 92 incluso, proposti nella lettera agli Stati dell'ICAO 20/20 di cui al precedente punto CS.TR.100. D'ora in poi, per le disposizioni interessate dagli emendamenti fino al 92 incluso le differenze dovrebbero essere notificate.

2.3.8. Emendamento 92 dell'annesso 10, relativo alle Telecomunicazioni aeronautiche, volume II

Si tratta di un emendamento consequenziale all'emendamento 79 dell'annesso 3 (Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale) che incide sul servizio fisso aeronautico (AFS).

Nel punto CNS.TR.100 dell'allegato VIII, sottoparte B, del regolamento (UE) 2017/373 "Metodi di lavoro e procedure operative per i fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza" si fa riferimento all'annesso 10, volume II, dell'ICAO fino all'emendamento 89 incluso. Questa disposizione è destinata ad essere modificata per includervi gli emendamenti fino all'emendamento 92 incluso, proposti nella lettera agli Stati dell'ICAO 20/21 di cui al precedente punto CS.TR.100. Le differenze rispetto ai SARP modificati dovrebbero pertanto essere notificate.

2.3.9. Emendamento 56 dell'annesso 11 relativo ai Servizi del traffico aereo

Per quanto riguarda il coordinamento delle attività potenzialmente pericolose per gli aeromobili civili, già previsto nell'annesso 11, capitolo 2, punto 2.19.1, il regolamento di esecuzione (UE) 2020/469[13] ha introdotto nel regolamento (UE) 2017/373 l'articolo 3 quater, che stabilisce le relative disposizioni che diventeranno applicabili a decorrere dal 27 gennaio 2022. I requisiti supplementari introdotti dall'emendamento 52 del capitolo 2 in materia di valutazione dei rischi per la sicurezza dovrebbero essere trattati in tempo utile. Fino all'adozione del regolamento corrispondente, le differenze dovrebbero essere notificate.

Gli standard di recente adozione di cui all'annesso 11, capitolo 3, sull'obbligo per i conducenti di veicoli operativi di ripetere ("read-back") le parti relative alla sicurezza delle istruzioni trasmesse per voce, sono già trattati nella proposta di modifica del regolamento (UE) n. 139/2014[14], che dovrebbe essere pubblicata entro la fine del 2020. Al fine di allineare tale regolamento al regolamento (UE) n. 923/2012 (regole dell'aria europee standardizzate -

---

12 Cfr. nota 9.

13 Regolamento di esecuzione (UE) 2020/469 della Commissione, del 14 febbraio 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 923/2012, (UE) n. 139/2014 e (UE) 2017/373 per quanto riguarda i requisiti per i servizi di gestione del traffico aereo/di navigazione aerea, la progettazione delle strutture dello spazio aereo e la qualità dei dati, nonché la sicurezza delle piste e abroga il regolamento (UE) n. 73/2010 (GU L 104 del 3.4.2020, pag. 1).

14 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).

SERA), tali requisiti, insieme all'obbligo per il controllore del traffico aereo di ascoltare il read-back, dovrebbero essere trattati in tempo utile. Il punto SERA.8015, "Autorizzazioni del controllo di traffico aereo", del regolamento (UE) n. 923/2012 contiene, alla lettera e), i requisiti in materia di read-back delle autorizzazioni e delle informazioni connesse alla sicurezza e prende in considerazione principalmente la comunicazione tra l'equipaggio di condotta e il controllore del traffico aereo. La modifica di questo punto delle SERA consentirebbe di conformarsi all'emendamento 52 dell'annesso 11 entro il 2023.

Fino all'adozione del regolamento corrispondente, le differenze dovrebbero essere notificate.

2.3.10 Emendamento 15 dell'annesso 14, relativo agli Aeroporti, volume I

Gli emendamenti delle disposizioni di cui ai capitoli 3, 5 e 9 richiederebbero la modifica di alcune specifiche di certificazione dell'AESA, la cui adozione è prevista entro il terzo trimestre 2021. Fintanto che gli emendamenti non saranno adottati, sarebbe necessario notificare le differenze per questi capitoli. Le differenze rispetto ai SARP modificati dovrebbero pertanto essere notificate.

2.3.11. Emendamento 9 dell'annesso 14, relativo agli Aeroporti, volume II

L'analisi delle modifiche introdotte nell'annesso 14, volume II, rivela che il loro recepimento richiederebbe emendamenti che riguardano principalmente le specifiche di certificazione della progettazione dell'eliporto. Tali futuri emendamenti riguarderebbero le modifiche introdotte nei capitoli 1, 3, 4 e 5 dell'annesso 14, volume II. In alcuni casi, non si ritiene tuttavia opportuno modificare le attuali specifiche (ad es. le specifiche per i sistemi di illuminazione dell'eliporto), come già indicato nella raccomandazione alla lettera agli Stati dell'ICAO A4/1.1.58-18/97.

In altri casi, gli emendamenti delle disposizioni dell'annesso 14, volume II (capitoli 2 e 6), richiederebbero la modifica del quadro normativo introdotto dallo stesso regolamento (UE) n. 139/2014.

Le relative differenze dovrebbero pertanto essere notificate fino a quando non sarà effettuata la modifica delle pertinenti disposizioni normative dell'UE.

2.3.12. Emendamento 41 dell'annesso 15 relativo ai Servizi di informazioni aeronautiche

Gli emendamenti sono volti a migliorare le informazioni sulle attività pericolose per l'aviazione civile, comunicate attraverso gli avvisi ai naviganti (NOTAM), e trattano del caso specifico delle zone di conflitto.

Il regolamento (UE) 2017/373, modificato dal regolamento (UE) 2020/469, contiene nell'allegato VI (Parte AIS) i SARP più recenti di cui all'annesso 15 dell'ICAO e le ultime Procedure per i servizi di navigazione aerea — Gestione delle informazioni aeronautiche (PANS-AIM). È tuttavia necessario notificare eventuali differenze in quanto gli emendamenti adottati dall'ICAO non sono ancora inclusi nell'allegato VI (Parte AIS) del regolamento (UE) 2017/373.

2.3.13. Emendamento 13 dell'annesso 16, relativo alla Protezione dell'ambiente, volume I

L'emendamento applicabile dell'annesso 16 è previsto all'articolo 9, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) 2018/1139 ed entrerà in vigore il 1º aprile 2022.

Tuttavia, secondo la lettera agli Stati dell'ICAO 20/28, la data di applicabilità dell'emendamento 13 dell'annesso 16, volume I, è il 1º gennaio 2021.

Fino al 31 marzo 2022 esisterà una differenza tra i regolamenti e/o le pratiche dell'UE e le disposizioni dell'annesso 16, volume I, compresi tutti gli emendamenti fino

all'emendamento 13 incluso. Dovrebbe pertanto essere notificata una differenza che durerà fino al 31 marzo 2022.

2.3.14. Emendamento 10 dell'annesso 16, relativo alla Protezione dell'ambiente, volume II

L'emendamento applicabile dell'annesso 16, volume II, è previsto all'articolo 9, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) 2018/1139.

Secondo la lettera agli Stati dell'ICAO 20/29, la data di applicabilità dell'emendamento 10 dell'annesso 16, volume II, è il 1º gennaio 2021. L'emendamento pertinente dovrebbe essere approvato tramite la relativa procedura dell'AESA. Fino al 31 marzo 2022 esisterà tuttavia una differenza tra i regolamenti e/o le pratiche dell'UE e le disposizioni dell'annesso 16, volume II, compresi tutti gli emendamenti fino all'emendamento 10 incluso. Sarebbe pertanto necessario notificare una differenza.

2.3.15. Emendamento 1 dell'annesso 16, relativo alla Protezione dell'ambiente, volume III

Secondo la lettera agli Stati dell'ICAO 20/30, la data di applicabilità dell'emendamento 1 dell'annesso 16, volume III, è il 1º gennaio 2021. Il corrispondente emendamento dell'annesso 16, volume III, è previsto all'articolo 9, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) 2018/1139.

Fino al 1° aprile 2022 esisterà tuttavia una differenza tra i regolamenti e/o le pratiche dell'UE e le disposizioni dell'annesso 16, volume III, compresi tutti gli emendamenti fino all'emendamento 13 incluso.

2.4. Adozione prevista degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, da parte del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, relativi al rinvio del futuro obbligo di dotazione di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) per venticinque ore al fine di evitare conseguenze indesiderate a causa dell'emergenza COVID-19

Gli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, relativi al rinvio del futuro obbligo di dotazione di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) per venticinque ore al fine di evitare conseguenze indesiderate a causa dell'emergenza COVID-19, saranno presentati per adozione nella 221ª riunione del Consiglio dell'ICAO.

Obiettivo di tali emendamenti dell'annesso 6 (*Esercizio degli aeromobili, parte I – Trasporto aereo commerciale internazionale – Aeroplani e parte II – Aviazione generale internazionale - Aeroplani*) della convenzione di Chicago è rinviare il nuovo obbligo di registrazione durante venticinque ore per mezzo di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) fino al 1° gennaio 2022, quando gli emendamenti previsti diventeranno giuridicamente vincolanti per le parti della convenzione di Chicago.

La data in cui entrerà in vigore l'obbligo di dotazione di CVR è stata fissata al 1º gennaio 2021. La pandemia di COVID-19 è stata dichiarata all'inizio del 2020 e da allora ha provocato notevoli perturbazioni nella costruzione di aeromobili e nelle catene di approvvigionamento dei costruttori di aeromobili.

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

3.1. Differenze da notificare

Nel corso della 219ª 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.

Per ciascun annesso dell'ICAO, l'allegato della proposta di decisione del Consiglio fa riferimento alla pertinente normativa dell'Unione. Tutti gli emendamenti cui si fa riferimento appartengono a settori disciplinati dal diritto dell'Unione e quindi rientrano nella competenza esterna esclusiva dell'Unione. Inoltre l'allegato della proposta di decisione del Consiglio illustra in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO. Nell'elenco seguente, per ogni annesso viene individuata la necessità di notificare le differenze all'ICAO:

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/19 in merito all'adozione dell'emendamento 176 dell'annesso 1 – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/16 in merito all'adozione dell'emendamento 79 dell'annesso 3 – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/18 in merito all'adozione dell'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/31 in merito all'adozione dell'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/32 in merito all'adozione dell'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/20 in merito all'adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume I – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/21 in merito all'adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume II – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/39 in merito all'adozione dell'emendamento 52 dell'annesso 11 – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/35 in merito all'adozione dell'emendamento 15 dell'annesso 14, volume I – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/22 in merito all'adozione dell'emendamento 9 dell'annesso 14, volume II – differenze da notificare

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/24 in merito all'adozione dell'emendamento 41 dell'annesso 15 – differenze da notificare

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 nell'allegato della proposta di decisione del Consiglio.

3.2. Emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II

La principale modifica che la proposta di emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, introdurrà nelle norme vigenti dell'Unione è il rinvio al 1º gennaio 2022 della data di attuazione della nuova regola che fissa a venticinque ore la durata delle registrazioni, inizialmente prevista per il 1º gennaio 2021.

A causa della pandemia di COVID-19, l'attuazione della nuova regola delle venticinque ore, inizialmente prevista per il 1º gennaio 2021, non è realistica neppure a livello dell'Unione. È in corso di adozione da parte della Commissione un rinvio di tale data a livello dell'Unione, mediante modifiche del pertinente regolamento della Commissione[15]. È pertanto opportuno sostenere il rinvio proposto dall'ICAO. Inoltre, una volta che l'ICAO avrà annunciato l'adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, in una lettera agli Stati nella quale gli Stati membri saranno invitati a notificare il loro disaccordo, eventuali differenze o la loro conformità alla misura adottata, la posizione dell'Unione dovrebbe consistere nella notifica da parte degli Stati membri della conformità.

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'accordo[16].

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*"[17].

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").

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 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 in risposta alle lettere agli Stati dell'ICAO di cui sopra incidono sugli effetti giuridici degli standard stabiliti in applicazione della convenzione di Chicago.

---

[15] 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). Cfr. le regole sulle operazioni di volo, punti CAT.IDE.A.185, lettera c), punto 1), e NCC.IDE.A.160, lettera b), punto 1).

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

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

Tali effetti giuridici rientrano in un settore disciplinato da norme dell'Unione, segnatamente i regolamenti (UE) 2018/1139, (UE) 2017/373, (UE) n. 965/2012, (UE) 2020/469 e (UE) n. 139/2014. Ciò implica che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'Unione ha competenza esterna esclusiva in materia.

Gli atti adottati non integrano né modificano 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.

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.

2020/0290 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile per quanto riguarda la notifica delle differenze rispetto all'annesso 1, all'annesso 3, all'annesso 4, all'annesso 6, parti I, II e III, all'annesso 10, volumi I e II, all'annesso 11, all'annesso 14, volumi I e II, all'annesso 15 e all'annesso 16, volumi I, II e III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale, e nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, di detta convenzione, relativi al rinvio del futuro obbligo di dotazione di un fonoregistratore in cabina di pilotaggio (CVR) per venticinque ore al fine di evitare conseguenze indesiderate a causa dell'emergenza 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 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. 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 (SARP).

(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 219ª sessione, tenutasi dal 2 al 20 marzo 2020, il Consiglio dell'ICAO ha adottato emendamenti degli annessi 1, 3, 4, 6 (parti I, II e III), 10 (volumi I e II), 11, 14 (volumi I e II), 15 e 16 (volumi I, II e III) della convenzione di Chicago nei settori della sicurezza, dell'ambiente e della navigazione aerea. Le corrispondenti lettere agli Stati dell'ICAO, a mezzo delle quali gli Stati contraenti dell'ICAO sono informati dell'adozione degli emendamenti, ricordano agli Stati l'obbligo, ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, di notificare all'ICAO le differenze che possono eventualmente sorgere.

(6) Tutti gli emendamenti adottati dal Consiglio dell'ICAO appartengono a settori disciplinati dal diritto dell'Unione e quindi rientrano nella competenza esterna esclusiva dell'Unione. In effetti i nuovi SARP sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sul regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio[18], sul regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[19], sul regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione[20], sul regolamento di esecuzione (UE) 2020/469 della Commissione[21] e sul regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione[22].

(7) Diversi emendamenti degli annessi della convenzione di Chicago formano già parte della legislazione dell'Unione, mentre per altri è in corso l'introduzione nelle norme dell'Unione.

(8) Per ciascun annesso modificato della convenzione di Chicago, l'allegato della presente decisione fa riferimento alla pertinente normativa dell'Unione. Inoltre l'allegato della presente decisione illustra in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO.

(9) È pertanto opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in risposta alle lettere agli Stati dell'ICAO, la quale consiste nel notificare la conformità, le differenze o il disaccordo con i nuovi SARP adottati nella 219ª sessione del Consiglio dell'ICAO per quanto riguarda gli annessi 1, 3, 4, 6, 10, 11, 14, 15 e 16 della convenzione di Chicago.

(10) La pandemia mondiale di COVID-19 ha avuto ripercussioni negative sugli operatori di aeromobili, sui costruttori di aeromobili e sui fornitori secondari dei fabbricanti di apparecchiature, e ha ritardato lo sviluppo di nuovi sistemi. Gli operatori di aeromobili cancellano o posticipano le consegne di aeromobili, con la conseguenza che gli aeromobili destinati ad essere consegnati nel 2020 lo saranno invece nel 2021. Un aeromobile di nuova costruzione che sia stato configurato per la consegna nel 2020, ma la cui consegna sia stata rinviata al 2021, necessita di una riconfigurazione per conformarsi alle disposizioni applicabili dopo il 1º gennaio 2021. Gli operatori e i costruttori di aeromobili devono far fronte a un onere finanziario eccessivo se tali aeromobili devono essere riconfigurati. È pertanto in corso di adozione da parte della

---

18 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). 2018, p. 1).

19 Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

20 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).

21 Regolamento di esecuzione (UE) 2020/469 della Commissione, del 14 febbraio 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 923/2012, (UE) n. 139/2014 e (UE) 2017/373 per quanto riguarda i requisiti per i servizi di gestione del traffico aereo/di navigazione aerea, la progettazione delle strutture dello spazio aereo e la qualità dei dati, nonché la sicurezza delle piste e abroga il regolamento (UE) n. 73/2010 (GU L 104 del 3.4.2020, pag. 1).

22 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).

Commissione un rinvio di tale data a livello dell'Unione, mediante modifiche del regolamento (UE) n. 965/2012. Il fonoregistratore in cabina di pilotaggio ("CVR") è utilizzato a supporto delle indagini su incidenti e inconvenienti. Un rinvio dell'attuazione della nuova durata del CVR da due ore a venticinque ore non comporta rischi significativi per la sicurezza, mentre allinea all'attuale realtà del settore dell'aviazione il vantaggio in termini di sicurezza che rappresenta una registrazione vocale più lunga in cabina di pilotaggio. L'Unione sostiene con convinzione gli sforzi profusi dall'ICAO per migliorare la sicurezza aerea. Tuttavia, considerando la situazione senza precedenti provocata dalla pandemia di COVID-19 e l'assenza di un rischio significativo per la sicurezza, è opportuno che l'Unione sostenga tali emendamenti.

(11) La posizione dell'Unione nella 221ª sessione del Consiglio dell'ICAO in riferimento ai previsti emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, dovrebbe essere di sostenere tali emendamenti e dovrebbe essere espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.

(12) La posizione dell'Unione dopo l'adozione degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, da parte del Consiglio dell'ICAO, che sarà notificata dal Segretario generale dell'ICAO per mezzo della procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere quella di notificare la conformità a tali emendamenti e dovrà essere espressa da tutti gli 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 20/19 in merito all'adozione dell'emendamento 176 dell'annesso 1,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/16 in merito all'adozione dell'emendamento 79 dell'annesso 3,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/23 in merito all'adozione dell'emendamento 61 dell'annesso 4,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/18 in merito all'adozione dell'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/31 in merito all'adozione dell'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/32 in merito all'adozione dell'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/20 in merito all'adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume I,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/21 in merito all'adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume II,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/39 in merito all'adozione dell'emendamento 52 dell'annesso 11,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/35 in merito all'adozione dell'emendamento 15 dell'annesso 14, volume I,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/22 in merito all'adozione dell'emendamento 9 dell'annesso 14, volume II,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/24 in merito all'adozione dell'emendamento 41 dell'annesso 15,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/28 in merito all'adozione dell'emendamento 13 dell'annesso 16, volume I,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/29 in merito all'adozione dell'emendamento 10 dell'annesso 16, volume II,

– lettera agli Stati dell'ICAO 20/30 in merito all'adozione dell'emendamento 1 dell'annesso 16, volume III,

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

Articolo 2

1) La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 221ª sessione del Consiglio dell'ICAO è la seguente: sostenere le proposte di emendamento 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago") nella loro interezza.

2) La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione dopo l'adozione da parte del Consiglio dell'ICAO degli emendamenti 46 e 39 dell'annesso 6, parti I e II, della convenzione di Chicago è la seguente: notificare la conformità alla misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO.

Articolo 3

1) Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono le posizioni di cui all'articolo 1 e all'articolo 2, paragrafo 2.

2) Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente