COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della 237ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda il previsto emendamento dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda:

i) la posizione da adottare a nome dell'Unione nell'ambito della 237ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda il previsto emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*;

ii) la posizione da adottare a nome dell'Unione dopo che l'ICAO avrà annunciato l'adozione dell'emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione sull'aviazione civile internazionale nelle rispettive lettere agli Stati, con le quali gli Stati contraenti sono invitati a notificare la conformità o eventuali differenze con le misure adottate.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, la convenzione di Chicago ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Tutti gli Stati membri dell'UE sono Stati contraenti 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 di tale 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 2025-2028, in seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sei Stati membri dell'UE.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, indicate nell'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 periodo di tempo più lungo fissato dal Consiglio dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non notifichi il proprio disaccordo.

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

A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente che reputi di non poter attenersi del tutto agli standard o alle procedure internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche agli standard o alle procedure internazionali, o che 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.

2.3. L'atto previsto dell'ICAO e il suo rapporto con le norme vigenti dell'Unione

Nel corso della sua 237ª sessione o di una delle sessioni successive, il Consiglio dell'ICAO

sarà chiamato a esaminare e adottare:

– l'emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation* (inchieste su incidenti e inconvenienti in ambito aeronautico), di cui alle lettere agli Stati AN 6/1.2.2 e AN 11/1.1.36-25/43, oltre che AN 8/3-23/18, che è il risultato delle deliberazioni, rispettivamente, della settima e dell'ottava riunione della commissione d'inchiesta sugli incidenti (AIGP/7 e AIGP/8) e della terza riunione del gruppo di attuazione della protezione delle informazioni sulla sicurezza (SIP-IG/3), nonché delle deliberazioni della quinta riunione del gruppo di gestione della sicurezza (SMP/5), della nona riunione del gruppo per i sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPASP/9) e della quinta riunione del gruppo di lavoro sulla progettazione degli aeroporti e le operazioni aeroportuali (ADOP/WG/5);

– tale emendamento è in relazione con le disposizioni relative agli incidenti aerei, comprese le interferenze illecite, le inchieste su scenari di conflitto di interessi (abbattimento di aeromobili), il materiale probatorio e le prescrizioni per la comunicazione dei dati relativi agli incidenti e agli inconvenienti (ADREP). Riferimenti all'annesso 13 figurano nelle modifiche proposte dell'annesso 6 relativo alla protezione delle registrazioni dei dati di volo, senza comunque effetti sull'annesso 13. Include infine un conseguente aggiornamento dell'annesso 19 per quanto riguarda la definizione di programma nazionale di sicurezza (SSP) e di una nota relativa al sistema di raccolta ed elaborazione dei dati di sicurezza (SDCPS);

– tale emendamento può incidere sul diritto dell'UE, come sarà illustrato in dettaglio più avanti nel testo.

L'emendamento previsto riguarda i seguenti aspetti:

– relativamente all'aggiornamento riguardante le interferenze illecite e le inchieste su scenari di conflitto di interessi, l'emendamento proposto mira a chiarire e rafforzare le responsabilità dello Stato in cui si è verificato l'incidente aereo nell'ambito delle inchieste sull'incidente, in particolare per quanto riguarda i casi di interferenze illecite. In situazioni in cui tali interferenze hanno portato a incidenti, alcuni Stati hanno chiuso le inchieste sulla sicurezza senza pubblicare una relazione finale, compromettendo così l'obiettivo di individuare insegnamenti da trarre per il miglioramento della sicurezza aerea. L'emendamento include una nota che chiarisce tale obbligo, affinché le inchieste di sicurezza siano concluse indipendentemente dal fatto che siano stati commessi atti illeciti;

– l'emendamento affronta inoltre i conflitti di interesse che possono eventualmente verificarsi quando lo Stato in cui ha luogo l'evento è collegato a un atto di interferenza illecita, per cui può essere messa in discussione l'imparzialità delle inchieste. A salvaguardia della trasparenza, dell'indipendenza, della credibilità e dell'obiettività, lo Stato in cui si è verificato l'evento è invitato a delegare volontariamente le inchieste a Stati terzi o a organizzazioni regionali, oppure a coinvolgere l'ICAO in qualità di osservatore. Questa proposta, finalizzata al miglioramento della credibilità delle inchieste laddove possano verificarsi conflitti di interesse, è riportata in forma di guida nell'allegato G dell'annesso 13;

– per quanto riguarda la modifica relativa al materiale probatorio, si propone di eliminare il termine "disponibile" ("available") dal testo esistente, in quanto ha costituito un passo indietro per l'accesso al materiale probatorio nell'ambito delle inchieste degli investigatori sugli incidenti e gli inconvenienti. Introducendo infatti una limitazione o condizione, tale termine potrebbe essere interpretato erroneamente all'atto della trasmissione agli investigatori di dati sensibili relativi a incidenti o a inconvenienti;

– per quanto riguarda l'espunzione della relazione preliminare del sistema di comunicazione dei dati relativi agli incidenti e agli inconvenienti (ADREP), l'obiettivo è semplificare le prescrizioni per gli Stati relativamente alla segnalazione all'ICAO di incidenti e inconvenienti nell'ambito del sistema ADREP. Viene inoltre proposto di abbassare da 5 700 kg a 2 250 kg il limite massimo della massa per la trasmissione delle relazioni finali all'ICAO al fine di allinearlo agli obblighi di comunicazione dell'ADREP e di notifica di incidenti e inconvenienti;

– infine, per quanto riguarda l'aggiornamento del concetto di "programma nazionale di sicurezza (SSP)", ne deriva che la sua definizione nell'annesso 13 deve essere modificata per rispecchiare la nuova definizione. La proposta modifica inoltre il contenuto della nota relativa alla sezione 8.1 dell'annesso 13 introducendo l'espressione "sistema di raccolta ed elaborazione dei dati di sicurezza (SDCPS)". In entrambi i casi, la proposta mira ad assicurare la coerenza dell'annesso 13 con altri annessi dell'ICAO.

Se adottato, l'emendamento dovrebbe divenire applicabile a partire dal 23 novembre 2028, fatta eccezione per le disposizioni relative alla definizione di programma nazionale di sicurezza (SSP) e alla nota sul sistema di raccolta ed elaborazione dei dati di sicurezza (SDCPS), la cui applicabilità è prevista per il 26 novembre 2026.

Mentre alcune delle modifiche proposte corrispondono a parti dell'annesso 13 dell'ICAO che non sono state inserite nel regolamento (UE) n. 996/2010[1], le altre sono già integrate nel regolamento (UE) n. 996/2010, e se saranno adottate come proposto è improbabile che l'emendamento comporti modifiche del diritto dell'Unione. Nondimeno, una volta che l'emendamento sarà stato adottato dovrà essere eseguita una valutazione approfondita, anche dell'eventuale necessità di notifica delle differenze.

La valutazione di cui sopra è stata elaborata sulla base di un contributo ricevuto dalla rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA). Istituita dall'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 996/2010, la rete è composta dai responsabili delle autorità investigative per la sicurezza di ciascuno Stato membro e/o, in caso di autorità multimodali, dal responsabile competente per il settore dell'aviazione, o dai loro rappresentanti. Uno dei compiti dell'ENCASIA consiste nell'elaborare suggerimenti e prestare consulenza alle istituzioni dell'Unione su tutti gli aspetti dell'elaborazione e dell'attuazione delle politiche e delle norme dell'Unione relative alle inchieste sulla sicurezza e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Emendamento proposto e suo rapporto con le norme vigenti dell'Unione

Emendamento 20 dell'annesso 13

[1] Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

La modifica proposta di cui alle lettere agli Stati AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 e AN 8/3-23/18 riguarda le disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010.

L'oggetto delle modifiche previste rientra nella competenza esclusiva dell'Unione ai sensi dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

L'emendamento proposto contribuirebbe al miglioramento della sicurezza aerea garantendo un elevato livello di efficienza, rapidità e qualità delle inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non addossare colpe o responsabilità. L'Unione riconosce la necessità di migliorare le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti, compresi il chiarimento e il rafforzamento delle responsabilità dello Stato in cui si è verificato l'incidente aereo nelle inchieste sugli incidenti aerei, in particolare per quanto riguarda i casi di interferenza illecita, il chiarimento del materiale probatorio, la semplificazione delle comunicazioni all'ADREP, l'abbassamento della soglia di massa per la trasmissione all'ICAO delle relazioni finali sugli incidenti e una nuova definizione di programma nazionale di sicurezza mediante l'introduzione di modifiche all'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*.

Le modifiche proposte mirano a perseguire diversi obiettivi distinti: servono a chiarire la responsabilità degli Stati di concludere le inchieste sulla sicurezza e di pubblicare le relazioni finali anche in caso di interferenze illecite, per rafforzare la sicurezza aerea evitando la chiusura anticipata delle inchieste. Affrontano inoltre i possibili conflitti di interesse proponendo che gli Stati deleghino le inchieste a soggetti terzi per garantire imparzialità e trasparenza. Sono altresì finalizzate a migliorare l'accesso degli investigatori ai dati necessari senza limitazioni. L'espunzione della relazione preliminare ADREP e l'abbassamento delle soglie massime di massa per le comunicazioni all'ICAO servono a semplificare le procedure e a permettere una raccolta di dati più completa. Infine, gli aggiornamenti terminologici quali "programma nazionale di sicurezza" e l'introduzione di "sistema di raccolta ed elaborazione dei dati di sicurezza" servono a mantenere la coerenza tra gli annessi dell'ICAO.

In base all'attuale quadro legislativo dell'UE, ossia il regolamento (UE) n. 996/2010, è opportuno tenere conto in modo particolare dell'annesso 13 della convenzione di Chicago e delle sue modifiche successive, che stabiliscono standard e pratiche raccomandate internazionali per le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti in ambito aeronautico. Non si avverte la necessità di modificare il regolamento (UE) n. 996/2010 o di adottare un nuovo atto legislativo.

I rappresentanti degli Stati membri dell'UE e dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA), in quanto membri e osservatori del gruppo di lavoro 7 dell'ENCASIA incaricato di coordinare i pareri delle autorità investigative per la sicurezza dell'UE per quanto riguarda le lettere agli Stati dell'ICAO relative alle inchieste sulla sicurezza, hanno contribuito all'elaborazione della proposta relativa all'emendamento 20.

La proposta di posizione da adottare a nome dell'Unione è quindi di sostenere l'emendamento.

Pertanto la posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali la proposta di emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, è di non notificare alcun disaccordo e di conformarsi alle misure adottate in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard dell'ICAO di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, gli Stati membri dovrebbero notificare all'ICAO la

posizione dell'Unione riguardo alle differenze rispetto a tali standard specifici, sulla base di un documento preparatorio presentato a tempo debito per discussione e approvazione dalla Commissione al Consiglio nel quale siano illustrate in dettaglio tali differenze e il tempo necessario a completare l'attuazione.

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 stabiliscano "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[2].

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"[3]. Come spiegato in precedenza, la sostanza dell'emendamento proposto rientra in un settore in cui vige il diritto dell'Unione (regolamento (UE) n. 996/2010).

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, la convenzione sull'aviazione civile internazionale ("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. Di fatto, una volta adottati ed esecutivi, gli standard e le pratiche raccomandate adottati dall'ICAO sono vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, a norma dell'articolo 90, lettera a), della convenzione di Chicago, che dispone quanto segue: "L'adozione da parte del Consiglio degli annessi di cui all'articolo 54, comma i), richiede il voto di due terzi del Consiglio in una sessione convocata a tale fine ed è quindi sottoposta dal Consiglio a ciascuno Stato contraente. Ognuno di tali annessi od ogni emendamento di un annesso diventa esecutivo nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti oppure al termine di un più lungo periodo di tempo fissato dal Consiglio, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti non notifichi al Consiglio il proprio disaccordo". Come illustrato in precedenza, il previsto emendamento dell'annesso 13 è tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione. In particolare, la modifica comporterebbe la necessità di adeguare le attuali procedure operative delle autorità investigative per la sicurezza disciplinate dal regolamento (UE) n. 996/2010.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

---

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

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

La base giuridica procedurale per la posizione riguardo a tali notifiche 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 procedurale 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.

2026/0028 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito della 237ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda il previsto emendamento dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*

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 ("convenzione di Chicago"), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. 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 osservatrice in determinati organi dell'ICAO. In seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sei Stati membri.

(3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate ("SARP") internazionali e designarli come annessi della convenzione di Chicago.

(4) In occasione della sua 237ª sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago.

(5) Lo scopo principale dell'emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago è migliorare la sicurezza aerea garantendo un livello elevato di efficienza, rapidità e qualità delle inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile.

(6) Le modifiche proposte sono finalizzate al conseguimento di tali obiettivi chiarendo la responsabilità degli Stati di concludere le inchieste sulla sicurezza e di pubblicarne le relazioni finali, anche in caso di interferenze illecite, impedendo la conclusione anticipata delle inchieste. Affrontano i possibili conflitti di interesse proponendo che le inchieste siano delegate a soggetti terzi per garantire maggiore imparzialità e trasparenza. Le modifiche migliorano inoltre l'accesso degli investigatori ai dati eliminando le limitazioni. Semplificano inoltre le procedure per la trasmissione delle relazioni all'ICAO eliminando l'obbligo della relazione preliminare ADREP e abbassando le soglie di massa massima degli aeromobili per la trasmissione delle relazioni finali all'ICAO. Aggiornano infine la terminologia per assicurare la coerenza tra gli annessi dell'ICAO.

(7) All'elaborazione della proposta relativa all'emendamento 20 ha contribuito la rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA), istituita dall'articolo 7 del regolamento (UE) n. 996/2010[4], che ha il compito di prestare consulenza alle istituzioni dell'Unione su tutti gli aspetti dell'elaborazione e dell'attuazione delle politiche e delle norme dell'Unione relative alle inchieste sulla sicurezza e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti.

(8) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO, poiché l'emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago sarà vincolante a norma del diritto internazionale, in conformità dell'articolo 90, lettera a), della convenzione di Chicago, ed è tale da incidere in modo determinante sul diritto dell'UE, in particolare sul regolamento (UE) n. 996/2010.

(9) La posizione dell'Unione nell'ambito della 237ª sessione del Consiglio dell'ICAO o di qualsiasi sessione successiva in merito all'adozione del previsto emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago dovrebbe essere quella di sostenere tali emendamenti e di conformarsi ad essi nella loro interezza.

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

(11) 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 periodo di tempo più lungo fissato dal Consiglio dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non notifichi il proprio disaccordo.

(12) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 20 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago da parte del Consiglio dell'ICAO, che dovrà essere annunciata dal Segretario generale dell'ICAO per mezzo della procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere quella di non registrare alcun disaccordo e di conformarsi agli emendamenti. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici dovrebbe essere notificata all'ICAO. La posizione dell'Unione riguardo a tale differenza dovrebbe basarsi su un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione,

---

[4] Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1) La posizione da adottare a nome dell'Unione nell'ambito della 237ª sessione del Consiglio dell'ICAO, o di una delle sessioni successive, è di sostenere la proposta di emendamento dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago nella sua interezza.

2) La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali la proposta di emendamento dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago di cui al paragrafo 1, è di non registrare alcun disaccordo e di notificare la conformità alla misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard internazionali di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti standard internazionali specifici è notificata all'ICAO conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago.

   Qualora la legislazione dell'Unione differisse dagli standard dell'annesso 13 della convenzione di Chicago, la Commissione presenta al Consiglio, per discussione e approvazione, a tempo debito e almeno due mesi prima dell'eventuale termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, un documento preparatorio in cui sia illustrata in dettaglio la posizione dell'Unione sulle differenze che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

Articolo 2

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

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente