DECISIONE (UE) 2022/322 DEL CONSIGLIO

del 18 febbraio 2022

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento all'adozione degli emendamenti agli annessi 1, dal 6 al 10, 14 e 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) La convenzione sull'aviazione civile internazionale («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 dell'Unione 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 («Consiglio dell'ICAO») sono rappresentati attualmente sette Stati membri.

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

(4) Nel corso della sua 225ª sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 178 dell'annesso 1, l'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, l'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, l'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, l'emendamento 7 dell'annesso 7, l'emendamento 109 dell'annesso 8, l'emendamento 29 dell'annesso 9, l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, l'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, e l'emendamento 18 dell'annesso 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, figurante alle lettere di Stato AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 riservata, e EC 6/3 – 21/67.

(5) Lo scopo principale dell'emendamento 178 dell'annesso 1 della convenzione di Chicago è quello di consentire l'attuazione di un sistema di rilascio di licenze elettroniche del personale al fine di migliorare l'efficienza.

(6) Lo scopo principale degli emendamenti 47, 40 e 24 dell'annesso 6, parti I, II e III, rispettivamente, della convenzione di Chicago è quello di rafforzare il quadro giuridico per la continuità dell'efficienza dei registratori di volo, chiarire le disposizioni relative alle operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO) e ai giubbotti di salvataggio per neonati, imporre sistemi di allarme di prossimità al suolo (GPWS) su determinati velivoli, aggiungere un nuovo standard per dotare i velivoli, a determinate condizioni, di sistemi di allarme e di rilevamento dei superamenti di pista (ROAAS), fornire crediti operativi nel contesto dei minimi operativi di aeroporto basati sulle prestazioni (PBAOM), garantire che presso l'aeroporto previsto per le operazioni siano disponibili impianti e servizi di soccorso e antincendio (RFF) adeguati, aggiornare le disposizioni relative agli alternati fuori costa per le operazioni a lungo raggio con elicotteri e aggiungere disposizioni relative al trasporto di merci pericolose con elicotteri e aggiornare le relative disposizioni in materia di addestramento.

(7) Lo scopo principale dell'emendamento 7 dell'annesso 7 della convenzione di Chicago è quello di facilitare il trasferimento degli aeromobili da uno Stato a un altro adattando il modello del certificato di immatricolazione e introducendo un modello di certificato di radiazione.

(8) Lo scopo principale dell'emendamento 109 dell'annesso 8 della convenzione di Chicago è quello di migliorare la chiarezza per garantire che gli Stati che approvano qualsiasi modifica e riparazione comprendano chiaramente la loro responsabilità in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità e chiarire le capacità di progettazione antincendio per i compartimenti di carico nei velivoli pesanti, negli elicotteri e nei piccoli aeroplani.

(9) Lo scopo principale dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione di Chicago è quello di migliorare la preparazione degli Stati alle future pandemie, traendo insegnamento dalla pandemia di COVID-19 e definendo delle misure di mitigazione adeguate alle pandemie future. L'emendamento 29 affronta anche la lotta contro la tratta di esseri umani mediante dei SARP. Esso contiene inoltre emendamenti minori, ma utili, alle disposizioni dell'annesso 9 della convenzione di Chicago ai voli di rimpatrio e al trasporto aereo di passeggeri con disabilità e un emendamento delle note nella sezione relativa ai dati del codice di prenotazione (PNR) riguardante il termine «push».

(10) Lo scopo principale dell'emendamento 91, dell'annesso 10, volume IV, della convenzione di Chicago è quello di introdurre il sistema di anticollisioni di bordo (ACAS) X e ridurre i casi di falsi allarmi ACAS.

(11) Lo scopo principale dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, della convenzione di Chicago è di escludere l'aviazione generale dalle disposizioni in materia di servizi di soccorso e antincendio (RFF).

(12) Lo scopo principale dell'emendamento 18 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago è quello di introdurre nuovi SARP, e modificare quelli esistenti, nell'annesso 17 della convenzione di Chicago in relazione a: cultura della sicurezza, programmi di sicurezza dell'operatore aereo, metodi per la rilevazione degli esplosivi nel bagaglio da stiva, e programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

(13) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO poiché l'emendamento 178 dell'annesso 1, l'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, l'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, l'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, l'emendamento 7 dell'annesso 7, l'emendamento 109 dell'annesso 8, l'emendamento 29 dell'annesso 9, l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, l'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, e l'emendamento 18 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sui regolamenti (UE) n. 1178/2011 ([1]), (UE) n. 1332/2011 ([2]), (UE) n. 965/2012 ([3]), (UE) n. 139/2014 ([4]) e (UE) 2015/640 ([5]) della Commissione, sul regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 ([6]) della Commissione e sul regolamento (UE) 2018/1139 ([7]) del Parlamento europeo e del Consiglio.

(14) La posizione dell'Unione nella 225a sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva in merito all'adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47, parte I dell'annesso 6, dell'emendamento 40, parte II dell'annesso 6, dell'emendamento 24, parte III dell'annesso 6, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 29 dell'annesso 9, dell'emendamento 91, volume IV dell'annesso 10, dell'emendamento 17, volume I dell'annesso 14, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 della convenzione di Chicago dovrebbe essere quella di sostenere gli emendamenti nella loro interezza. Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.

([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. 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).

([3]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1).

([7]) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

(15) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47, parte I dell'annesso 6, dell'emendamento 40, parte II dell'annesso 6, dell'emendamento 24, parte III dell'annesso 6, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 29 dell'annesso 9, dell'emendamento 91, volume IV dell'annesso 10, dell'emendamento 17, volume I dell'annesso 14 e dell'emendamento 18 dell'annesso 17 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 il disaccordo e di notificare la conformità, a condizione che gli emendamenti vengano adottati senza modifiche sostanziali. È inoltre opportuno stabilire la procedura da seguire per la notifica delle differenze all'ICAO qualora la legislazione dell'Unione si discosti dai SARP di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate. Per quanto riguarda le differenze rispetto agli standard contenuti negli annessi 1, 6, 8 e 14 della convenzione di Chicago che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione, si applica la decisione (UE) 2021/1092 ([8]) del Consiglio. Tutti gli Stati membri dell'Unione dovrebbero esprimere tale posizione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 225a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale o in qualsiasi sessione successiva è di sostenere le proposte di emendamento 178 dell'annesso 1, di emendamento 47 dell'annesso 6, parte I„ di emendamento 40 dell'annesso 6, parte II„ di emendamento 24 dell'annesso 6, parte III„ di emendamento 7 dell'annesso 7, di emendamento 109 dell'annesso 8, di emendamento 29 dell'annesso 9, di emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV„ di emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, e di emendamento 18 dell'annesso 17 della convenzione di sull'aviazione civile internazionale nella loro interezza.

2. La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali gli emendamenti di cui al paragrafo 1, è di non registrare il disaccordo e di notificare la conformità con ciascuno degli emendamenti adottati in risposta alle rispettive lettere agli Stati dell'ICAO.

Qualora la legislazione dell'Unione si discosti dagli standard contenuti negli annessi della convenzione di Chicago di cui al paragrafo 1, modificati dall'ICAO dopo che sono diventati applicabili e sia pertanto richiesta la notifica delle differenze rispetto ai suddetti annessi 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 preparatorio nel quale figurano le differenze dettagliate che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

Fermo restando il secondo comma del presente paragrafo, qualora la legislazione dell'Unione si discosti dagli standard contenuti negli annessi 1, 6, 8 e 14 della convenzione di Chicago modificati dall'ICAO, nella misura in cui tali standard rientrino nella competenza esclusiva dell'Unione, dopo che sono diventati applicabili e sia pertanto richiesta la notifica delle differenze rispetto ai suddetti annessi a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO per quanto riguarda la notifica di tali differenze è stabilita sulla base della decisione (UE) 2021/1092 del Consiglio.

Articolo 2

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

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

Articolo 3

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

([8]) Decisione (UE) 2021/1092 del Consiglio, dell'11 giugno 2021, che stabilisce i criteri e le procedure per la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali adottati dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale nel settore della sicurezza aerea (GU L 236 del 5.7.2021, pag. 51).

Fatto a Bruxelles, il 18 febbraio 2022

Per il Consiglio
Il presidente
J.-Y. LE DRIAN