DECISIONE (UE) 2023/568 DEL CONSIGLIO

del 9 marzo 2023

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione nella 228ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda l'adozione dell'emendamento 93 dell'annesso 10 (Telecomunicazioni aeronautiche), volume I relativo agli ausili alla radionavigazione, della convenzione sull'aviazione civile internazionale e dell'emendamento alle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose al fine di consentire dispositivi di localizzazione attivi alimentati da piccole batterie al litio nel bagaglio registrato

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 e 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 sono attualmente 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) Il Consiglio dell'ICAO, nella sua 228ª sessione, è chiamato ad adottare l'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago.

(5) Lo scopo principale dell'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago è sostenere l'introduzione del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) a doppia frequenza e multicostellazione mediante l'aggiunta di disposizioni relative all'assegnazione di frequenze di servizio supplementari al sistema di posizionamento globale (GPS), al sistema globale di navigazione satellitare (GLONASS) e al sistema di potenziamento basato su satelliti (SBAS), nonché mediante l'introduzione di disposizioni relative al nuovo sistema di navigazione satellitare BeiDou (BDS) e al sistema Galileo. È inoltre sostenere l'attenuazione del gradiente ionosferico per il sistema di potenziamento basato su infrastrutture terrestri (GBAS).

(6) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO, poiché l'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago avrà carattere vincolante nel diritto internazionale e sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione ([1]).

(7) La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 228ª sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva in merito all'adozione dell'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago, come indicato nella lettera agli Stati 2021/41, dovrebbe essere quella di sostenere gli emendamenti e di conformarsi pienamente ad essi. Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.

([1]) Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1º 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).

(8) Una volta adottato ed esecutivo, l'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago sarà vincolante per tutti gli Stati membri dell'ICAO, compresi tutti gli Stati membri dell'Unione, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti.

(9) 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 adottati dall'ICAO 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.

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

(11) La posizione da adottare a nome dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, 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 tale emendamento venga adottato senza modifiche sostanziali. Qualora il diritto dell'Unione si discosti dai SARP di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate, dovrebbe essere notificata all'ICAO la differenza rispetto a tali SARP specifici. La posizione da adottare a nome dell'Unione riguardo a tale differenza dovrebbe basarsi su un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione. Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione da tutti gli Stati membri dell'Unione.

(12) Nella sua 228ª sessione il Consiglio dell'ICAO è inoltre chiamato ad adottare un emendamento alle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento ICAO 9284) al fine di consentire dispositivi di tracciamento attivo alimentati da piccole batterie al litio nel bagaglio registrato. La questione rientra nell'annesso 18 della convenzione di Chicago relativo alla sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose.

(13) L'emendamento consentirebbe ai passeggeri e all'equipaggio di trasportare dispositivi di localizzazione attivi alimentati da piccole batterie al litio nel bagaglio registrato, atto che il documento ICAO 9284 vieta a causa dell'obbligo di spegnere i dispositivi contenenti pile o batterie al litio nel bagaglio registrato.

(14) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO, poiché le modifiche proposte al documento ICAO 9284 avrebbero un impatto diretto sulle norme relative al trasporto di merci pericolose di cui al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([2]), che fanno esplicito riferimento a tale documento dell'ICAO, e sono pertanto tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione.

(15) La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 228ª sessione del Consiglio dell'ICAO o di qualsiasi sessione successiva in merito all'adozione dell'emendamento al documento ICAO 9284 dovrebbe essere sostenere l'emendamento. Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 228ª sessione del Consiglio dell'ICAO, o in qualsiasi sessione successiva, è sostenere l'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago.

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

2. La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti l'emendamento 93 dell'annesso 10, volume I, della convenzione di Chicago senza modifiche sostanziali, è non registrare il disaccordo e notificare la conformità a tale emendamento in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO.

3. Qualora il diritto dell'Unione si discosti dai SARP di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate, la differenza rispetto a tali SARP specifici è notificata all'ICAO conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago. In tal caso la Commissione, a tempo debito e almeno due mesi prima dell'eventuale termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, presenta al Consiglio, per discussione e approvazione, un documento preparatorio che illustri in dettaglio la posizione da adottare a nome dell'Unione sulle differenze dettagliate da notificare all'ICAO.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 228ª sessione del Consiglio dell'ICAO, o in qualsiasi sessione successiva, è sostenere l'emendamento alle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento ICAO 9284).

Articolo 3

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 e all'articolo 2.

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono congiuntamente nell'interesse dell'Unione la posizione di cui all'articolo 1, paragrafi 2 e 3.

Articolo 4

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

Fatto a Bruxelles, il 9 marzo 2023

Per il Consiglio
Il presidente
G. STRÖMMER