DECISIONI

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

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 relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 e che disciplina il trasporto aereo internazionale («convenzione di Chicago»), 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 parti contraenti della convenzione di Chicago e Stati contraenti dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.

(3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard internazionali («standard») e pratiche raccomandate per il trasporto aereo e designarli come allegati della convenzione di Chicago («allegati ICAO»), in particolare per quanto riguarda la sicurezza dell'aviazione civile.

(4) A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno degli allegati dell'ICAO od ogni emendamento di un allegato dell'ICAO 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.

(5) Una volta adottati ed esecutivi, gli standard sono vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, compresi tutti gli Stati membri dell'Unione, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti.

(6) A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente dell'ICAO che reputi di non potersi attenere del tutto a uno standard internazionale o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche a uno standard a seguito di un suo emendamento, o che ritenga necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscono in qualche punto da quelli introdotti in base a uno standard, deve dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra i propri regolamenti o le proprie pratiche e quelli stabiliti dallo standard. Nel caso di emendamenti agli standard, ogni Stato che non apporti le necessarie modifiche ai propri regolamenti o pratiche ne deve dare notizia al Consiglio dell'ICAO entro sessanta giorni dall'adozione dell'emendamento allo standard, oppure indicare l'azione che si propone d'intraprendere.

(7) Il regolamento interno dell'ICAO, in particolare le scadenze fissate da quest'ultimo per gli Stati contraenti dell'ICAO per notificare le differenze rispetto agli standard, nonché il numero di differenze nel settore della sicurezza aerea da notificare ogni anno, rendono difficile stabilire tempestivamente, per ciascuna differenza da notificare, la posizione da adottare a nome dell'Unione in una decisione del Consiglio basata sull'articolo 218, paragrafo 9, del trattato. Inoltre, gli standard adottati dal Consiglio dell'ICAO nel settore della sicurezza aerea riguardano in larga misura materie di competenza esclusiva dell'Unione. È pertanto efficiente e opportuno stabilire un quadro per i criteri e la procedura da seguire per la notifica delle differenze rispetto agli standard nel settore della sicurezza aerea di competenza esclusiva dell'Unione, fatti salvi i diritti e gli obblighi degli Stati membri a norma della convenzione di Chicago.

(8) Data la specificità del settore della sicurezza aerea rispetto ad altri settori trattati dall'ICAO, in particolare l'elevato numero di standard adottati in tale settore dal Consiglio dell'ICAO e il numero di differenze da notificare ogni anno, la presente decisione riguarda esclusivamente il settore della sicurezza aerea al fine di razionalizzare i processi e gestire numerose notifiche in modo efficiente. A livello dell'ICAO, gli standard di sicurezza aerea sono contenuti principalmente negli allegati ICAO 1, 6, 8, 14, 18 e 19. A livello dell'Unione, i requisiti contenuti in tali standard trovano principalmente riscontro nel regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), e negli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base, in particolare nei regolamenti della Commissione (UE) n. 1178/2011 ([2]), (UE) n. 748/2012 ([3]), (UE) n. 965/2012 ([4]), (UE) n. 139/2014 ([5]), (UE) n. 452/2014 ([6]), (UE) n. 1321/2014 ([7]), (UE) 2015/640 ([8]), nonché nei regolamenti (CE) n. 2111/2005 ([9]) e (UE) n. 376/2014 ([10]) del Parlamento europeo e del Consiglio.

(9) La presente decisione dovrebbe inoltre limitarsi alle posizioni da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO nei settori di competenza esclusiva dell'Unione.

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

(11) Le differenze rispetto agli standard adottati dal Consiglio dell'ICAO nel settore della sicurezza aerea possono anche derivare da misure nazionali adottate a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 in caso di circostanze imprevedibili urgenti, quando tali misure differiscono dagli standard e richiedono pertanto la notifica delle differenze all'ICAO a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago. È pertanto opportuno definire nella presente decisione la procedura da seguire per la definizione di tali differenze. Tale procedura dovrebbe dipendere

([1]) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8. 2018, pag. 1).

([2]) Regolamento (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).

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

([4]) 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).

([5]) Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relative 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).

([6]) Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

([10]) Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

dall'ambito di applicazione e dalla durata delle misure nazionali adottate, conformemente ai principi di sussidiarietà e proporzionalità, e dovrebbe consentire agli Stati membri di adempiere senza indugio ai loro obblighi internazionali ai sensi dell'articolo 38 della convenzione di Chicago. Tale procedura dovrebbe lasciare impregiudicate le condizioni e la procedura di cui all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

(12) Ove applicabile, le differenze da notificare all'ICAO dovrebbero basarsi in particolare sulle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) a norma dell'articolo 90, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139. Ove richiesto dall'ICAO, le differenze dovrebbero rispettare il formato definito dall'ICAO nel modulo di notifica di conformità o di differenze (*Form on Notification of Compliance With or Differences*) o nel sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences*). Qualora, in virtù della presente decisione, la posizione da adottare a nome dell'Unione sia stabilita in un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione, tale documento dovrebbe, ove opportuno e sulla base dei singoli casi, indicare se debba essere concessa agli Stati membri una certa flessibilità per la notifica delle differenze in questione. Inoltre, la Commissione dovrebbe sforzarsi di iniziare quanto prima la preparazione di tale documento, in modo da disporre di tempo sufficiente per tale preparazione, anche per eventuali opportune consultazioni a livello di esperti.

(13) L'attuazione della presente decisione non dovrebbe comportare una violazione degli obblighi degli Stati membri a norma del diritto dell'Unione o dei loro obblighi internazionali a norma della convenzione di Chicago, in particolare per quanto riguarda il rispetto del termine per la notifica delle differenze all'ICAO.

(14) La presente decisione dovrebbe applicarsi per un periodo di tempo limitato, vale a dire fino a dopo la sessione del Consiglio dell'ICAO successiva alla prossima assemblea dell'ICAO, al fine di consentire al Consiglio di valutare l'efficacia della decisione e decidere, in base a una proposta della Commissione, di prorogarne o meno l'applicazione validità o modificarla in altro modo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Organizzazione per l'aviazione civile internazionale («ICAO») in riferimento alla notifica delle differenze rispetto agli standard di cui agli allegati 1, 6, 8, 14, 18 e 19 della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago») nel settore della sicurezza aerea, nella misura in cui tali standard rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione, è stabilita secondo i criteri e la procedura di cui agli articoli 2 e 3 della presente decisione.

Articolo 2

Qualora il diritto dell'Unione differisca dagli standard di cui all'articolo 1 della presente decisione e la notifica all'ICAO delle differenze rispetto a tali standard sia pertanto richiesta a norma dell'articolo 38 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 scritto basato in particolare sulle informazioni fornite dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) conformemente all'articolo 90, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, ove opportuno, che illustri in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO.

Articolo 3

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

2. Se le esenzioni concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 sono di applicazione generale e hanno una durata complessiva superiore a otto mesi, la Commissione, entro due settimane dalla notifica di tali esenzioni da parte dello Stato membro interessato a norma dell'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139, presenta al Consiglio per discussione e approvazione un documento scritto basato in particolare sulle informazioni fornite dall'AESA a norma dell'articolo 90, paragrafo 4, di tale regolamento, nonché sulle informazioni fornite dagli Stati membri a norma dell'articolo 71 del medesimo regolamento, che illustri in dettaglio le differenze da notificare all'ICAO.

Articolo 4

L'attuazione della presente decisione non comporta una violazione degli obblighi degli Stati membri a norma del diritto dell'Unione o dei loro obblighi internazionali a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago.

Articolo 5

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di ICAO è espressa dagli Stati membri.

Articolo 6

La presente decisione si applica fino al 30 novembre 2022. Su proposta della Commissione, il Consiglio può prorogarne l'applicazione o modificarla in altro modo.

Articolo 7

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

Fatto a Lussemburgo, l'11 giugno 2021

Per il Consiglio
Il presidente
J. P. MATOS FERNANDES