COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la prevista adozione dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, e la notifica della differenza rispetto alla data di applicazione dell'emendamento 13 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 40C dell'annesso 6, dell'emendamento 77B dell'annesso 3 e dell'emendamento 39 dell'annesso 15

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda:

– la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione da parte del Consiglio dell'ICAO, in una delle sue prossime sessioni, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, Volume III, della convenzione di Chicago;

– la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea dopo la notifica da parte dell'ICAO dell'adozione dell'emendamento 91 dell'annesso 10 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;

– la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in riferimento all'emendamento 13 dell'annesso 14 — *Aerodromes* [Aeroporti], volume I — *Aerodrome Design and Operations* [Progettazione e operazioni aeroportuali], all'emendamento 40C dell'annesso 6 — *Operation of Aircraft* [Esercizio degli aeromobili] — *International Commercial Air Transport* [Trasporto aereo commerciale internazionale] — *Aeroplanes* [Aeroplani], all'emendamento 39 dell'annesso 15 — *Aeronautical Information Services* [Servizi di informazioni aeronautiche] e all'emendamento 77B dell'annesso 3 — *Meteorological Service for International Air Navigation* [Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale] riguardanti il nuovo formato globale per la segnalazione dello stato della superficie della pista, in virtù della quale gli Stati membri sono invitati a notificare la differenza per quanto riguarda la conformità alla data di applicabilità che sarà rinviata di sei mesi rispetto alla data di applicabilità stabilita nelle relative lettere agli Stati dell'ICAO.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

La convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") mira a 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 internazionali, designati quali annessi della convenzione di Chicago.

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

2.3. L'atto previsto dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

2.3.1. Adozione dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, della convenzione di Chicago relativo al sistema di chiamata selettiva (SELCAL)

Il Consiglio dell'ICAO, nel corso di una delle sue prossime sessioni, sarà chiamato ad adottare l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, della convenzione di Chicago relativo al sistema di chiamata selettiva (SELCAL).

La finalità dell'emendamento 91 all'annesso 10, volume III, è modificare l'annesso 10 della convenzione di Chicago – *Aeronautical Telecommunications* [Telecomunicazioni aeronautiche], volume III – *Communication Systems* [Sistemi di comunicazione], parte II – *Voice Communication Systems* [Sistemi di comunicazione vocale], per quanto riguarda il SELCAL. L'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, introduce nuovi toni per ampliare la disponibilità di codici SELCAL e ridurre in tal modo l'incidenza di indicazioni false in cabina di pilotaggio. L'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, è stato elaborato nel corso della seconda riunione del gruppo di lavoro sull'infrastruttura di comunicazione dati del Gruppo sulla comunicazione (*Communication Panel Data Communication Infrastructure Working Group* - CP DCIWG/2) e non è stato ritenuto controverso a livello tecnico.

È previsto che l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, sia applicabile a decorrere dal 5 novembre 2022, quando diverrà giuridicamente vincolante per le parti contraenti della convenzione di Chicago.

2.3.2. Data di applicazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista

Il Consiglio dell'ICAO ha adottato nel 2016 una nuova metodologia per la valutazione e la segnalazione dello stato della superficie della pista, comunemente nota come *Global Reporting Format for Runway Surface Conditions*, volta a rendere possibile una valutazione e una segnalazione armonizzate dello stato della superficie della pista e a consentire di conseguenza all'equipaggio di condotta di valutare meglio le prestazioni di decollo e atterraggio.

Il nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista, applicabile a decorrere dal 5 novembre 2020, è previsto dall'emendamento 13 dell'annesso 14 — *Aerodromes*, volume I — *Aerodrome Design and Operations*, dall'emendamento 40C dell'annesso 6 — *Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport — Aeroplanes*, dall'emendamento 77B dell'annesso 3 — *Meteorological Service for International Air Navigation* e dall'emendamento 39 dell'annesso 15 — *Aeronautical Information Services*.

A causa della pandemia di Covid-19, l'attuazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista a decorrere dalla data prevista originariamente dall'ICAO non è realistica a livello dell'Unione ed è pertanto probabile l'adozione da parte della Commissione di un rinvio di tale data a livello dell'Unione mediante la modifica dei pertinenti regolamenti della Commissione[1]. Non sono inoltre al momento certe

[1] Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007,

né l'iscrizione, da parte del Consiglio dell'ICAO, all'ordine del giorno della sua 220ª o 221ª sessione, di un punto relativo a un possibile rinvio della data di applicazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista, né la decisione che sarà adottata in merito dal Consiglio dell'ICAO in caso di iscrizione di tale punto. È pertanto necessario, qualora per qualsiasi ragione il Consiglio dell'ICAO non dovesse rinviare tale data in tempo utile, garantire che gli Stati membri notifichino una differenza relativa all'eventuale rinvio adottato a livello dell'Unione.

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

3.1. Emendamento 91 dell'annesso 10, volume III

3.1.1. Principali modifiche che saranno introdotte dall'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

La principale modifica introdotta dall'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, è l'introduzione di nuovi toni per ampliare la disponibilità di codici SELCAL e ridurre in tal modo l'incidenza di indicazioni false in cabina di pilotaggio. Le caratteristiche del sistema SELCAL erano inizialmente raccomandazioni formulate negli anni '50, un'epoca in cui non era possibile garantire i livelli di prestazione indicati. Le apparecchiature fabbricate a partire dagli anni '70 soddisfano più agevolmente tali requisiti e la loro applicazione uniforme dovrebbe pertanto essere riconosciuta ai fini della sicurezza e della regolarità della navigazione internazionale. Tuttavia, la raccomandazione relativa alla modulazione di inviluppo è stata suddivisa in due parti, uno standard e una raccomandazione, poiché la sua applicazione uniforme è soltanto auspicabile.

L'ICAO mette altresì a disposizione un meccanismo mediante il quale è possibile introdurre nuovi toni con ripercussioni minime sugli operatori di aeromobili. L'installazione precoce delle infrastrutture di terra, che può avvenire con costi più contenuti, consentirà un'installazione graduale sugli aeromobili, principalmente tramite installazione iniziale su aeromobili nuovi (*forward fit*).

L'Unione riconosce la carenza di codici SELCAL che possono essere assegnati a un aeromobile e ammette quale strumento atto a mitigare tale carenza un ampliamento del numero di caratteri utilizzabili per il codice SELCAL assegnato a un nuovo aeromobile.

Il SELCAL non riveste grande importanza nei servizi di navigazione aerea europei. Si tratta tuttavia di un mezzo di comunicazione per il quale esiste una modalità standard di integrazione nel piano di volo; alcuni operatori di aeromobili possono richiederne l'utilizzo all'ente dei servizi di traffico aereo in determinate situazioni. Ciò si verifica tuttavia molto raramente.

(CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).
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).
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).

Il SELCAL è citato negli elementi esplicativi dell'AESA, in un elenco di possibili soluzioni, nel regolamento (UE) n. 923/2012 e nel regolamento (UE) 2020/469 che modifica l'allegato IV, parte ATS, del regolamento (UE) 2017/373.

L'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, riguarda principalmente quei fornitori di servizi di navigazione aerea (*Air Navigation Service Providers* - ANSP) che forniscono servizi nella regione dell'Atlantico settentrionale (NAT) dell'ICAO, lo spazio aereo oceanico sopra l'Oceano Atlantico, nonché servizi di gestore della rete, in particolare il sistema integrato di elaborazione iniziale dei piani di volo (*Integrated Initial Flight Plan Processing System* - IFPS). L'ANSP competente dovrà implementare i miglioramenti tecnici richiesti. Il gestore della rete dovrà potenziare l'IFPS per consentire al sistema di accettare i nuovi codici SELCAL al fine di evitare il rifiuto dei piani di volo a causa del mancato riconoscimento del codice.

Il punto CNS.TR.100 "Metodi di lavoro e procedure operative per i fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza", lettera c), del regolamento (UE) 2017/373 fa riferimento all'annesso 10, volume III, dell'ICAO compresi tutti gli aggiornamenti fino al n. 89 e richiederebbe una modifica adeguata a livello di Unione.

3.2. Formato globale per la segnalazione dello stato della superficie della pista

3.2.1. Data di applicazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista

Le inchieste sugli incidenti rivelano che le norme relative alla valutazione e alla segnalazione dello stato della superficie della pista non sono armonizzate e che ciò costituisce un fattore che contribuisce in modo significativo alle uscite di pista, in particolare quando la pista è bagnata o contaminata. L'ICAO ha modificato di conseguenza una serie di standard e pratiche raccomandate in alcuni annessi della convenzione di Chicago. Alcuni degli emendamenti richiedono un adeguamento del diritto vigente dell'UE. Tale necessità ha già trovato riscontro in atti di esecuzione e atti delegati della Commissione[2].

L'emendamento 77B dell'annesso 3, l'emendamento 13 dell'annesso 14, l'emendamento 40C dell'annesso 6 e l'emendamento 39 dell'annesso 15 della convenzione di Chicago intesi a ridurre gli incidenti e gli inconvenienti dovuti alle uscite di pista sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO nel corso del 2016 e saranno applicabili a decorrere dal 5 novembre

[2] 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).
Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1).
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).
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).

2020. Detti emendamenti sono già stati integrati a livello di Unione nei regolamenti di esecuzione (UE) 2020/469 e 2019/1387.

Tuttavia, a causa di ritardi nell'attuazione dovuti alla Covid-19 e a fronte dell'attuale carenza di risorse tanto a livello di autorità competenti quanto a livello di operatori coinvolti, la Commissione intende rinviare di sei mesi la data di applicazione dei suoi pertinenti atti di esecuzione e delegati.

3.3. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione

3.3.1. Emendamento 91 dell'annesso 10, volume III

La proposta di posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO è quella di sostenere la proposta di emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, nella sua interezza. Pertanto, dopo l'adozione dell'emendamento da parte del Consiglio dell'ICAO e dopo la sua notifica per mezzo di una lettera agli Stati, la posizione dell'Unione dovrebbe consistere nella notifica da parte degli Stati membri della conformità alla misura adottata.

3.3.2. Data di applicazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista

Per quanto concerne l'attuazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista, stante il pieno supporto alle misure e tenendo tuttavia in debita considerazione l'impatto della crisi della Covid-19 sulla capacità degli Stati membri e degli operatori coinvolti di attuarle conformemente a quanto attualmente richiesto dalle norme dell'ICAO, la proposta di posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è la seguente:

- se la questione del rinvio della scadenza non fosse inclusa all'ordine del giorno del Consiglio dell'ICAO nel corso della sua 220ª o 221ª sessione, oppure se il rinvio di sei mesi non dovesse essere adottato dal Consiglio dell'ICAO, la posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di notificare le differenze qualora la scadenza prevista in virtù della pertinente normativa dell'UE fosse posticipata di sei mesi. Gli Stati membri notificheranno una differenza, comunicando nel contempo all'ICAO che l'attuazione, ossia la conformità al nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista, sarà posticipata di sei mesi.

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[3].

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

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*"[4].

4.1.2. Applicazione al caso concreto

L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale.

L'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è chiamata ad adottare costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto avrà effetti giuridici poiché modifica una serie di standard che sono in grado di determinare un obbligo giuridico vincolante in virtù del diritto internazionale.

Inoltre, l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, trasforma una "raccomandazione" in standard e declassa uno standard a "raccomandazione". Nonostante la loro denominazione, tali "raccomandazioni" sono di natura tale da modificare la situazione giuridica codificata dagli standard attualmente in vigore. La modifica dello status delle disposizioni comporta obblighi diversi per gli Stati.

Per quanto riguarda la notifica delle differenze rispetto alla data di applicazione del nuovo formato globale dell'ICAO per la segnalazione dello stato della superficie della pista, la posizione comune dell'Unione garantirebbe che gli Stati membri notifichino le differenze nel rispetto della presente decisione derivante dalla competenza esclusiva dell'Unione. In tal modo gli Stati membri risulteranno conformi all'articolo 38 della convenzione di Chicago e non saranno pertanto ritenuti in violazione dei loro obblighi derivanti dalla convenzione di Chicago.

I suddetti emendamenti 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 degli atti previsti riguardano la politica comune dei trasporti.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

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

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

2020/0098 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per quanto riguarda la prevista adozione dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, e la notifica della differenza rispetto alla data di applicazione dell'emendamento 13 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 40C dell'annesso 6, dell'emendamento 77B dell'annesso 3 e dell'emendamento 39 dell'annesso 15

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 di Chicago 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.

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

(4) Il Consiglio dell'ICAO, nel corso di una delle sue prossime sessioni, sarà chiamato ad adottare l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, della convenzione di Chicago relativo al sistema di chiamata selettiva (SELCAL).

(5) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO, poiché il proposto emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, vincolerà l'Unione e sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sul regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[5]. Una volta adottato, l'emendamento sarà vincolante per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, e dunque anche per tutti gli Stati membri, in conformità alla convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti. L'articolo 38 della convenzione di Chicago fa obbligo agli Stati contraenti di comunicare all'ICAO l'eventuale intenzione di discostarsi da uno standard, nell'ambito del meccanismo di notifica delle differenze.

[5] 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).

(6) La finalità principale dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, è l'introduzione di nuovi toni per ampliare la disponibilità di codici SELCAL e ridurre in tal modo l'incidenza di indicazioni false in cabina di pilotaggio. L'emendamento comporterà altresì modifiche dei requisiti relativi alle caratteristiche di sistema e prevede un meccanismo per l'introduzione dei nuovi codici con ripercussioni minime sugli operatori di aeromobili.

(7) L'Unione sostiene con convinzione gli sforzi profusi dall'ICAO per migliorare la sicurezza aerea garantendo la fornitura sicura e accurata di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza. È pertanto opportuno che l'Unione sostenga i suddetti emendamenti.

(8) La posizione dell'Unione nel corso di una delle prossime sessioni del Consiglio dell'ICAO in riferimento al previsto emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.

(9) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 91 dell'annesso 10 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 all'emendamento e dovrà essere espressa da tutti gli Stati membri dell'Unione.

(10) Nel 2016 il Consiglio dell'ICAO ha adottato gli emendamenti di una serie di annessi della convenzione di Chicago intesi a ridurre gli incidenti e gli inconvenienti dovuti alle uscite di pista. Tali emendamenti sono notificati nelle lettere agli Stati membri AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 e AN 11/1.3.29-16/12 e saranno applicabili in tutti gli Stati contraenti dell'ICAO a decorrere dal 5 novembre 2020 ("gli emendamenti").

(11) L'Unione sostiene con convinzione gli sforzi profusi dall'ICAO per migliorare la sicurezza aerea. Le suddette modifiche che introducono una nuova metodologia armonizzata per la valutazione e la segnalazione dello stato della superficie della pista contribuiranno a ridurre il rischio di uscite di pista dopo l'atterraggio dovute alla contaminazione della pista, causata ad esempio da neve, ghiaccio, neve mista ad acqua o acqua.

(12) I regolamenti di esecuzione (UE) 2019/1397[6] e (UE) 2020/469[7] della Commissione introducono tali emendamenti nel diritto dell'Unione.

(13) I regolamenti di esecuzione (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387 si applicheranno parzialmente a decorrere dal 5 novembre 2020, in linea con la data di applicazione degli emendamenti. Tuttavia, la Covid-19 ha avuto ripercussioni significative sugli sforzi compiuti dagli Stati membri e dalle parti interessate del settore del trasporto aereo per preparare l'applicazione delle nuove misure elencate nell'emendamento 77B dell'annesso 3, nell'emendamento 13 dell'annesso 14, nell'emendamento 40C dell'annesso 6 e nell'emendamento 39 dell'annesso 15 della convenzione di Chicago.

(14) In particolare, il confinamento del personale e il lavoro a tempo parziale, uniti al carico di lavoro supplementare richiesto per gestire le significative ripercussioni

[6] GU L 229 del 5.9.2019, pag. 1.
[7] GU L 104 del 3.4.2020, pag. 1.

negative della Covid-19 per tutte le parti interessate, hanno ostacolato tale preparazione.

(15) Tanto le autorità competenti quanto gli operatori stanno incontrando difficoltà nel preparare l'attuazione degli emendamenti. Può pertanto essere necessario rinviare di sei mesi la data di applicazione prevista nei regolamenti di esecuzione (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387.

(16) Se il Consiglio dell'ICAO non rinvia di sei mesi la data di applicazione degli emendamenti, mentre l'Unione rinvia di sei mesi la data di applicazione dei pertinenti standard dell'ICAO, la posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di notificare una differenza in conformità all'articolo 38 della convenzione di Chicago e di comunicare all'ICAO la propria intenzione di ritardare di sei mesi la data di applicazione degli emendamenti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in una delle prossime sessioni del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO") è la seguente: sostenere la proposta di emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") nella sua interezza.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione dopo l'adozione da parte del Consiglio dell'ICAO dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume III, della convenzione di Chicago è la seguente: notificare la conformità alla misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO.

Articolo 2

Se il Consiglio dell'ICAO non rinvia la data di applicazione dell'emendamento 77B dell'annesso 3, dell'emendamento 13 dell'annesso 14, dell'emendamento 40C dell'annesso 6 e dell'emendamento 39 dell'annesso 15 della convenzione di Chicago e l'Unione modifica i regolamenti di esecuzione (UE) 2020/469 e (UE) 2019/1387 e il regolamento delegato C(2020)710 final[8] per ritardarne di sei mesi l'applicazione, deve essere notificata una differenza corrispondente rispetto alla data di applicazione dell'emendamento 77B dell'annesso 3, dell'emendamento 13 dell'annesso 14, dell'emendamento 40C dell'annesso 6 e dell'emendamento 39 dell'annesso 15 della convenzione di Chicago.

Articolo 3

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

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

[8] Regolamento delegato C(2020)710 final della Commissione che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda la sicurezza delle piste e i dati aeronautici.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente