2025/2624

19.12.2025

DECISIONE (UE) 2025/2624 DEL CONSIGLIO

del 15 dicembre 2025

che modifica la decisione (UE) 2023/746 per quanto riguarda la proroga del suo periodo di applicazione e per quanto riguarda l'allegato

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, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago») e che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale («ICAO»).

(2) Gli Stati membri 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. In seno al Consiglio dell'ICAO («Consiglio ICAO») sono attualmente rappresentati sei Stati membri.

(3) A norma dell'articolo 37 della convenzione di Chicago, l'ICAO deve adottare e modificare standard e pratiche e procedure raccomandate internazionali riguardanti, ad esempio, i sistemi di comunicazione e gli ausili alla navigazione aerea, le regole dell'aria e le pratiche di controllo del traffico aereo e altre questioni che concernono la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea che si dimostrino di volta in volta opportune.

(4) 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 internazionale a seguito di una sua modifica, 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 i propri regolamenti o le proprie pratiche e quelli stabiliti dallo standard internazionale. Nel caso di modifiche degli standard internazionali, ogni Stato che non apporti le necessarie modifiche ai propri regolamenti o alle proprie pratiche ne deve dare notizia al Consiglio dell'ICAO entro sessanta giorni dall'adozione della modifica dello standard internazionale, oppure indicare l'azione che si propone d'intraprendere.

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

(6) A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno degli allegati ICAO od ogni modifica di un allegato ICAO entrano in vigore 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 notifichi il proprio disaccordo. Una volta adottati dal Consiglio dell'ICAO ed entrati in vigore, gli standard internazionali 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, in particolare agli articoli 37 e 38.

(7) Le regole interne dell'ICAO, in particolare quelle che fanno sì che le ultime versioni dei documenti per le decisioni relative ai nuovi SARP o alle modifiche dei SARP siano disponibili al Consiglio dell'ICAO solo in ritardo, le scadenze fissate dall'ICAO per gli Stati contraenti dell'ICAO per notificare le differenze rispetto agli standard internazionali, nonché l'elevato numero di differenze nei settori della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo da notificare ogni anno, rendono difficile stabilire tempestivamente la posizione da adottare a nome dell'Unione in una decisione del Consiglio basata sull'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per l'adozione di nuovi SARP o modifiche dei SARP, o per ciascuna differenza da notificare.

(8) È pertanto opportuno definire i criteri e la procedura da seguire per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in merito all'adozione di SARP o di relative modifiche, nella misura in cui tali SARP siano tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nel settore dell'aviazione civile, nonché in merito alle decisioni di esprimere disaccordo o non esprimere disaccordo sui SARP a norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago e in merito alla notifica di differenze rispetto agli standard internazionali a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago.

(9) Data la specificità della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo rispetto ad altri settori trattati dall'ICAO, in particolare l'elevato numero di SARP adottati in tali settori dal Consiglio dell'ICAO ogni anno e il numero di differenze da notificare ogni anno, la presente decisione dovrebbe riguardare unicamente la sicurezza dell'aviazione civile, la navigazione aerea e la gestione del traffico aereo al fine di razionalizzare i processi per stabilire rapidamente la posizione da adottare a nome dell'Unione per l'adozione di nuovi SARP e delle modifiche dei SARP, le decisioni di esprimere disaccordo o non esprimere disaccordo sui SARP o sulle modifiche dei SARP adottati dal Consiglio dell'ICAO e per gestire le numerose notifiche in modo efficiente.

(10) I SARP adottati dal Consiglio dell'ICAO nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, della navigazione aerea e della gestione del traffico aereo possono riguardare questioni di competenza esclusiva dell'Unione e potrebbero essere tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione. È pertanto efficiente e opportuno definire, mediante una decisione, i criteri e la procedura da seguire per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in relazione ai SARP in tali settori, fatti salvi i diritti e gli obblighi degli Stati membri quali Stati contraenti dell'ICAO a norma della convenzione di Chicago. A livello dell'ICAO, i SARP relativi a sicurezza dell'aviazione civile, navigazione aerea e gestione del traffico aereo sono contenuti principalmente negli allegati ICAO 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19.

(11) A livello dell'Unione, i requisiti contenuti nei SARP per la sicurezza dell'aviazione civile trovano riscontro e sono menzionati principalmente nei regolamenti (UE) 2018/1139 ([1]) e (CE) n. 2111/2005 ([2]) del Parlamento europeo e del Consiglio nonché negli atti di esecuzione e negli atti delegati adottati su tale base, in particolare nei regolamenti (UE) n. 1178/2011 ([3]), (UE) n. 748/2012 ([4]), (UE) n. 965/2012 ([5]), (UE) n. 139/2014 ([6]), (UE) n. 452/2014 ([7]), (UE) n. 1321/2014 ([8]) e (UE) 2015/640 ([9]) della Commissione, nel regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 ([10]), nel regolamento delegato (UE) 2019/945 ([11]) della Commissione e nel regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 ([12]) della Commissione.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([4]) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e di protezione ambientale o la dichiarazione di conformità di aeromobili e relativi prodotti, parti, pertinenze, unità di controllo e monitoraggio e componenti di unità di controllo e monitoraggio, nonché per i requisiti in materia di idoneità delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/947 della Commissione, del 24 maggio 2019, relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

([11]) Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

([12]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 della Commissione, del 22 aprile 2021, relativo a un quadro normativo per lo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

(12) A livello dell'Unione, i requisiti contenuti nei SARP per la navigazione aerea e la gestione del traffico aereo trovano riscontro e sono menzionati principalmente nei regolamenti (CE) n. 549/2004 ([13]), (CE) n. 550/2004 ([14]) e (UE) 2024/2803 ([15]) del Parlamento europeo e del Consiglio nonché negli atti di esecuzione e negli atti delegati adottati su tale base, in particolare il regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione ([16]), il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ([17]), il regolamento (UE) 2015/340 della Commissione ([18]) e il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1048 della Commissione ([19]).

(13) La presente decisione dovrebbe riguardare soltanto le posizioni da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO nei settori in cui l'Unione ha una competenza esclusiva. La presente decisione non pregiudica la possibilità che il Consiglio adotti, su proposta della Commissione, decisioni fondate sull'articolo 218, paragrafo 9, TFUE che stabiliscano la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'ICAO, in particolare nei settori che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente decisione, anche qualora la competenza condivisa dell'Unione non sia ancora stata esercitata.

(14) Il periodo di applicazione della decisione (UE) 2023/746 del Consiglio ([20]) dovrebbe essere prorogato per un altro ciclo triennale dell'ICAO, vale a dire fino al 31 dicembre 2028. La Commissione dovrebbe presentare al Consiglio una valutazione scritta dell'applicazione di tale decisione che funga da base per qualsiasi potenziale proroga o modifica di tale decisione.

(15) 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.

(16) Ai fini dell'attuazione della presente decisione, gli Stati membri e la Commissione, in linea con lo status di osservatore dell'Unione, dovrebbero agire in stretta cooperazione conformemente al loro obbligo di leale cooperazione.

(17) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2023/746,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

([13]) Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj).

([14]) Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([15]) Regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativo all'attuazione del cielo unico europeo, (GU L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([18]) Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione (GU L 63 del 6.3.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).

([19]) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1048 della Commissione, del 18 luglio 2018, che stabilisce requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative per la navigazione basata sulle prestazioni (GU L 189 del 26.7.2018, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

([20]) Decisione (UE) 2023/746 del Consiglio del 28 marzo 2023 che definisce i criteri e la procedura per stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale per quanto riguarda l'adozione o le modifiche di standard e pratiche raccomandate internazionali, e la notifica di differenze rispetto agli standard internazionali adottati (GU L 99 del 12.4.2023, pag. 7, ELI http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj).

Articolo 1

La decisione (UE) 2023/746 è così modificata:

1) all'articolo 7, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La presente decisione si applica fino al 31 dicembre 2028.»;

2) l'allegato è così modificato:

a) al titolo «Obiettivi», il punto 4 è sostituito dal seguente:

«4. Promuovere lo sviluppo e la messa in opera di servizi di navigazione aerea efficienti, funzionali e interoperabili, in conformità dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (UE) 2024/2803, e tenendo conto del piano globale di navigazione aerea e la metodologia ASBU (*aviation system block upgrades*).»;

b) al titolo «Orientamenti», il punto 2, lettera c), è sostituito dal seguente:

«c) sostenere l'elaborazione e l'attuazione di norme, strategie e azioni nell'ambito della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), in particolare in linea con le risoluzioni A42-6, A42-7 e A42-8.».

Articolo 2

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

Fatto a Bruxelles, il 15 dicembre 2025

Per il Consiglio

Il presidente

L. AAGAARD