COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ALLEGATO

della

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 in riferimento all'adozione di emendamenti di diversi annessi della convenzione di Chicago

ALLEGATO

Posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in riferimento all'adozione di emendamenti di diversi annessi della convenzione di Chicago

1. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA

Nella sua 219ª sessione, che avrà inizio il 2 marzo 2020, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare una serie di emendamenti di vari annessi della convenzione di Chicago nei settori della sicurezza, dell'ambiente e della navigazione aerea. In tale contesto, tenuto conto della pertinente legislazione dell'Unione, la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 219ª sessione del Consiglio dell'ICAO è la seguente.

1.1. Emendamento 176 dell'annesso 1 relativo alle Licenze del personale (punto 15 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

Nello specifico, è opportuno sostenere l'allineamento all'emendamento 5 delle Procedure per i servizi di navigazione aerea - Addestramento ("Procedures for Air Navigation Services - Training", PANS-TRG, doc. 9868), con i seguenti suggerimenti volti a garantire un'adeguata flessibilità nel contesto dello sviluppo di aeromobili innovativi:

- cancellare tutti i riferimenti agli specifici dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) da utilizzarsi durante il corso per la licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL) di cui all'annesso 1, appendice 3, sezione 3 "Volo simulato", della convenzione di Chicago;
- definire il concetto di convertiplano nel modo seguente: per "convertiplano" si intende ogni aeromobile che trae la salita verticale e la propulsione e salita in volo dai rotori a geometria variabile o da dispositivi di spinta/propulsione attaccati o installati nella fusoliera o sulle ali; in alternativa, eliminare quanto meno i criteri relativi all'"ala fissa".

1.2. Emendamento 79 dell'annesso 3 relativo al Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale (punto 16 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

1.3. Emendamento 61 dell'annesso 4 relativo alle Carte aeronautiche (punto 17 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

1.4. Emendamenti 44, 37 e 23 rispettivamente delle parti I, II e III dell'annesso 6 relativo all'Esercizio degli aeromobili (punti 18, 19 e 20 dell'ordine del giorno)

Sostenere gli emendamenti, ad eccezione dell'obbligo introdotto dagli emendamenti 44, 37 o 23, in virtù del quale l'operatore aereo deve recare copie autenticate dell'accordo di cui all'articolo 83 bis a bordo di un aeromobile soggetto a tale accordo. Si tratta di un obbligo gravoso che non produce alcun vantaggio in termini di sicurezza. Questo emendamento deve pertanto essere respinto.

1.5. Adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10 relativo alle Telecomunicazioni aeronautiche, volumi I e II (punti 21 e 22 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

1.6. Adozione dell'emendamento 52 dell'annesso 11 relativo ai Servizi del traffico aereo (punto 23 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

1.7. Adozione dell'emendamento 18 dell'annesso 13 relativo alle Inchieste sugli incidenti aerei (punto 24 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento esprimendo con osservazioni.

1.8. Adozione degli emendamenti 15 e 9 dell'annesso 14 relativo agli Aeroporti, volumi I e II (punti 25 e 26 dell'ordine del giorno)

Sostenere gli emendamenti.

1.9. Adozione dell'emendamento 41 dell'annesso 15 (punto 27 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

1.10. Adozione degli emendamenti 13, 10 e 1 dell'annesso 16, rispettivamente volumi I, II e III (punti 28, 29 e 30 dell'ordine del giorno)

Sostenere gli emendamenti.

1.11. Adozione dell'emendamento 13 dell'annesso 18 (punto 31 dell'ordine del giorno)

Sostenere l'emendamento.

2. SPIEGAZIONE DETTAGLIATA DELLA POSIZIONE PROPOSTA SU CIASCUN PUNTO

2.1. **Emendamento 176 dell'annesso 1 relativo alle Licenze del personale (punto 15 dell'ordine del giorno)**

L'emendamento proposto riguarda l'allineamento all'emendamento 5 delle Procedure per i servizi di navigazione aerea - Addestramento (PANS-TRG, doc. 9868) per quanto concerne: nuove definizioni; l'aggiornamento dei requisiti richiesti per i responsabili delle operazioni di volo o i "flight dispatcher" in materia di conoscenze, competenze ed esperienza e l'introduzione di disposizioni riguardanti l'addestramento dei controllori del traffico aereo ad opera di istruttori in posizione operativa (OJTI); la modifica delle disposizioni relative ai convertiplani e aggiornamenti di minore rilievo delle disposizioni vigenti.

I dettagli figurano nei punti da 2.1.2 a 2.1.4.

2.1.1. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio[1], regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione[2], regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione[3],

[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 (UE) 2015/340 della Commissione[4] e regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione[5].

2.1.2. Allineamento all'emendamento 5 delle PANS-TRG

Questo emendamento allinea le definizioni e le disposizioni esistenti alla nuova metodologia relativa all'addestramento e alla valutazione basati sulle competenze e introdotti nelle PANS-TRG. Aggiorna i riferimenti alle PANS-TRG e introduce altre definizioni, quali quelle di monitoraggio, di pilota ai comandi ("pilot flying") e di pilota non ai comandi ("pilot monitoring"), oltre alla gestione della minaccia e dell'errore a sostegno di SARP aggiornati.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è quella di sostenere l'emendamento proposto, con i seguenti suggerimenti:

- cancellare tutti i riferimenti agli specifici dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) da utilizzarsi durante il corso per la licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL) di cui all'annesso 1, appendice 3, sezione 3 "Volo simulato", della convenzione di Chicago; motivazione: il documento ICAO 9625 specifica già quale dispositivo deve essere utilizzato per ciascun elemento dell'addestramento MPL; cancellando i riferimenti dalla proposta si eviteranno duplicazioni;
- allineare completamente la definizione di convertiplano (di cui all'annesso 1 della convenzione di Chicago) alla definizione dell'Unione: per "convertiplano" si intende ogni aeromobile che trae la salita verticale e la propulsione e salita in volo dai rotori a geometria variabile o da dispositivi di spinta/propulsione attaccati o installati nella fusoliera o sulle ali[6]; in alternativa, modificare quanto meno tale definizione eliminando i criteri relativi all'"ala fissa"; motivazione: ciò garantirà la flessibilità necessaria nel contesto dello sviluppo di nuovi aeromobili innovativi.

Se questi suggerimenti non dovessero essere accolti, l'emendamento dovrebbe comunque essere sostenuto in considerazione della sua validità complessiva.

2.1.3. Aggiornamento dei requisiti per i responsabili delle operazioni di volo o i "flight dispatcher" in materia di conoscenze, competenze ed esperienza e introduzione di disposizioni riguardanti l'addestramento dei controllori del traffico aereo ad opera di istruttori in posizione operativa (OJTI)

---

regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

3 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).

4 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).

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 Allegato I del 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.

Con l'emendamento proposto si aggiornano le prescrizioni relative alle conoscenze, alle competenze e all'esperienza riguardanti i responsabili delle operazioni di volo o i "flight dispatcher" e si introduce uno standard volto a chiarire i requisiti che si applicano ai controllori del traffico aereo incaricati della supervisione dei tirocinanti controllori del traffico aereo. Si propone di modificare gli standard in materia di esperienza dei tirocinanti allo scopo di migliorarne la formulazione e introdurre una dimostrazione della competenza come parte dell'addestramento. L'emendamento chiarisce inoltre la formulazione relativa al periodo durante il quale deve essere maturata l'esperienza richiesta.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.1.4. Disposizioni relative ai convertiplani e aggiornamenti di minore rilievo delle disposizioni vigenti

Nel 2014 il Consiglio dell'ICAO ha adottato una modifica che proroga la validità delle misure transitorie relative alla categoria dei convertiplani per consentire l'immissione in servizio di questi ultimi. Da allora non è stato certificato alcun convertiplano a causa di eventi e ritardi imprevisti nelle prove di certificazione: occorre pertanto prorogare ulteriormente la validità delle misure transitorie. Poiché il primo convertiplano dovrebbe entrare in servizio nel 2020, per le misure transitorie si propone la scadenza del 5 marzo 2025. Con questo emendamento si propongono inoltre aggiornamenti di minore rilievo delle conoscenze richieste per l'abilitazione al volo strumentale, al fine di allinearle alla tecnologia attuale e di contribuire all'impegno volto a integrare la navigazione basata sulle prestazioni nelle operazioni tradizionali.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2. **Emendamento 79 dell'annesso 3 relativo al Servizio meteorologico per la navigazione aerea internazionale (punto 16 dell'ordine del giorno)**

2.2.1. Descrizione

L'emendamento proposto è il risultato della quarta riunione del gruppo di esperti sulla meteorologia (METP/4) e riguarda il modello di scambio di informazioni meteorologiche dell'ICAO (IWXXM), la veglia internazionale per le nubi di cenere vulcanica lungo le aerovie (IAVW), il sistema mondiale per le previsioni d'area (WAFS) e i messaggi SIGMET, AIRMET e GAMET[7].

I dettagli figurano nei punti da 2.2.3 a 2.2.15.

[7] Riferimenti ai messaggi AIRMET e SIGMET sono contenuti nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/373. Essi rappresentano informazioni agli utenti dello spazio aereo in merito a determinate condizioni meteorologiche.
Il messaggio GAMET è definito nelle norme dell'ICAO. Si tratta di una previsione d'area in linguaggio chiaro abbreviato per voli a bassa quota su una regione d'informazione di volo o parte di essa, preparata da un ufficio meteorologico designato dall'autorità meteorologica interessata e scambiata con gli uffici meteorologici di regioni d'informazione di volo adiacenti, come concordato tra le autorità meteorologiche interessate. Per quanto riguarda la legislazione dell'UE, si fa riferimento alle "previsioni d'area per voli a bassa quota" quali definite nell'allegato I (Definizioni) del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

2.2.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

2.2.3. Cenere vulcanica in sospensione[8]

L'emendamento proposto è inteso a facilitare la segnalazione di cenere vulcanica qualora si verifichino fenomeni di cenere vulcanica in sospensione. A tale proposito, è necessario modificare la definizione di Centro avvisi cenere vulcanica (VAAC) (di cui all'annesso 3, capitolo 1, della convenzione di Chicago) e il modello per gli avvisi di cenere vulcanica (di cui all'annesso 3, tabella A2-1, della convenzione di Chicago). Nella definizione di VAAC, la modifica proposta consiste nel cancellare la parte "a seguito di eruzioni vulcaniche", eliminando così la restrizione che ne risulta e facilitando la comunicazione di avvisi da parte dei VAAC. Per quanto riguarda gli avvisi di cenere vulcanica (tabella A2-1), si propone di modificare la colonna degli esempi ("Examples") per fornire orientamenti sull'uso appropriato della terminologia consentita nella colonna dei modelli ("Templates"). Si propone inoltre di migliorare altri due elementi del modello VA ADVISORY in relazione al numero del vulcano, per allineare tale modello alla versione più recente della banca dati dell'Associazione internazionale di vulcanologia e di chimica dell'interno della Terra, e all'aggiornamento del riferimento satellitare.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.4. Sistema di gestione della qualità per la fornitura di servizi meteorologici

L'emendamento proposto aggiorna i riferimenti di cui all'annesso 3 della convenzione di Chicago per allinearli all'attuale materiale esplicativo del sistema di gestione della qualità, a seguito dell'interruzione della pubblicazione dei seguenti manuali dell'ICAO e dell'Organizzazione meteorologica mondiale:

- "ICAO Manual on the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation" (manuale dell'ICAO sul sistema di gestione della qualità per la fornitura di servizi meteorologici per la navigazione aerea internazionale - doc. 9873)
- WMO 1001, "Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation" (manuale/orientamenti sul sistema di gestione della qualità per la fornitura di servizi meteorologici per la navigazione aerea internazionale)

La pubblicazione attualmente pertinente è la WMO-N0. 1100: "Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other Relevant Service Providers" (guida all'attuazione dei sistemi di gestione della qualità per i servizi meteorologici e idrologici nazionali e per altri fornitori di servizi competenti).

[8] "Cenere vulcanica in sospensione" è l'espressione utilizzata dall'ICAO per la cenere vulcanica - probabilmente qualche tempo dopo la cessazione di un'eruzione vulcanica e ad una certa distanza dal luogo in cui quest'ultima si è verificata - che è stata sollevata nell'atmosfera da forti venti e dispersa in modo tale da costituire un pericolo per gli aeromobili.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.5. Migliore armonizzazione delle informazioni SIGMET

L'emendamento proposto è inteso al coordinamento tra gli uffici di veglia meteorologica per quanto riguarda l'emissione di informazioni SIGMET, come pratica raccomandata da inserire nell'annesso 3 della convenzione di Chicago per far fronte a informazioni SIGMET discordanti o totalmente assenti in alcune parti del mondo. Alla luce dei progressi compiuti per migliorare l'armonizzazione delle informazioni SIGMET tramite attività di coordinamento bilaterali o multilaterali in alcune regioni, il METP/4 propone una pratica raccomandata per tutti gli Stati aventi la responsabilità di emettere informazioni SIGMET.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.6. Modelli di carte (modello VAG e modello SVA) di cui all'appendice 1 dell'annesso 3

Si propone di modificare i modelli di carte di cui all'annesso 3, appendice 1, della convenzione di Chicago per rappresentare l'ubicazione e l'estensione delle nubi di cenere vulcanica. A tale proposito, la proposta risponde alla necessità di superare le carenze individuate negli attuali MODELLI VAG e SVA di cui all'appendice 1, in particolare per quanto riguarda le proiezioni cartografiche, la rappresentazione dei poligoni atti a descrivere la copertura di nubi di cenere vulcanica e gli strati di nubi. L'Organizzazione meteorologica mondiale (OMM), in qualità di custode di (tutti i) modelli di carte di cui all'appendice 1, ha elaborato un massimo di due esempi per MODELLO VAG e MODELLO SVA.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.7. Informazioni del sistema mondiale per le previsioni d'area (WAFS)

L'emendamento proposto migliora le previsioni del sistema mondiale per le previsioni d'area (WAFS), come richiesto al termine della riunione della Divisione meteorologica dell'ICAO/OMM (MET/14 del 2014). Tali richieste comprendono: a) miglioramenti della risoluzione spaziale orizzontale delle griglie di pericolo [ad es. turbolenza, formazione di ghiaccio e previsioni di cumulonembi (CB)], passando dall'attuale intervallo orizzontale di 1,25 gradi a un intervallo di 0,25 gradi; e b) modifiche dei parametri oggetto di previsione. A questo aumento della risoluzione delle griglie di pericolo verrà associata la sostituzione della possibilità di turbolenza e di formazione di ghiaccio con informazioni sulla gravità della turbolenza e della formazione di ghiaccio. Saranno inoltre accantonate le previsioni su punto di griglia relative alla turbolenza nelle nubi a favore di un'estensione delle nuove previsioni su punto di griglia relative alla gravità della turbolenza fino ai livelli di volo FL100, FL140 e FL180. Questi nuovi livelli di turbolenza, utilizzati in combinazione con la griglia dei cumulonembi, forniranno informazioni più valide da un punto di vista scientifico sulle turbolenze rispetto all'algoritmo sulla turbolenza nelle nubi che si intende abbandonare. Tali miglioramenti della risoluzione orizzontale e verticale delle previsioni WAFS sono intesi a soddisfare pienamente le esigenze del settore dell'aviazione.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.8. Avvisi per cicloni tropicali e messaggi SIGMET per cicloni tropicali

Si propone di modificare i messaggi SIGMET per cicloni tropicali (TC) e gli avvisi per TC allo scopo di correggere e ridurre le incongruenze e le carenze nel formato di tali messaggi. Le modifiche proposte contribuirebbero ad evitare errori di interpretazione da parte degli utenti, con conseguenti implicazioni in termini di sicurezza. Migliorerebbero inoltre la convalida di tali messaggi e la loro trasposizione dai codici alfanumerici tradizionali (TAC) al modello di scambio di informazioni meteorologiche dell'ICAO (IWXXM) per prevenire errori nell'IWXXM.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.9. Disposizioni sugli avvisi di meteorologia spaziale

L'emendamento proposto è inteso a migliorare le disposizioni vigenti in materia di meteorologia spaziale. Tali miglioramenti consentiranno di combinare in un unico avviso di meteorologia spaziale più effetti della meteorologia spaziale aventi la medesima intensità [ad es. il sistema globale di navigazione satellitare (GNSS), le radiazioni, le comunicazioni satellitari (SATCOM) e le comunicazioni ad alta frequenza (HF COM)] e di descrivere tutti gli effetti della meteorologia spaziale mediante fasce di latitudine. Il testo proposto migliora inoltre la risoluzione verticale delle informazioni trasmesse.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.10. Indicazione dei parametri mancanti e/o errati nei METAR

L'emendamento proposto è volto a garantire che lo schema IWXXM possa indicare facilmente i parametri obbligatori mancanti e/o errati nei METAR sotto forma di TAC, per evitare malfunzionamenti nel processo di convalida una volta effettuata la trasposizione da TAC a IWXXM. Secondo il METP l'utilizzo del segno di frazione (/) per indicare una cifra o una lettera mancante nel testo dei bollettini meteorologici costituisce una proposta essenziale ai fini della transizione all'IWXXM e alla gestione delle informazioni su scala di sistema (SWIM).

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.11. Valori soglia riveduti del tasso rateo di dissipazione vorticosa (EDR)

La proposta è volta ad aggiornare i valori del tasso rateo di dissipazione vorticosa (EDR) e lo standard di misurazione indicizzato per la segnalazione delle turbolenze di aeromobili. Poiché dati scientifici dimostrano che i valori soglia dell'EDR di cui all'annesso 3 della convenzione di Chicago sono troppo elevati, la proposta introduce: a) valori soglia dell'EDR aggiornati in

base a studi scientifici condotti su oltre 100 milioni di riporti di turbolenze di aeromobili; b) alcuni adeguamenti riguardanti la terminologia; e c) l'aggiunta di una nota esplicativa.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.12. Informazioni AIRMET e GAMET

L'emendamento proposto consente di trasmettere al servizio di informazione dati per la sicurezza dell'aviazione (SADIS) e al servizio di informazioni del WAFS (WIFS) le previsioni d'area per i voli a bassa quota, elaborate e prodotte in conformità all'accordo regionale di navigazione aerea. La modifica del requisito, richiesta dagli utenti del settore aeronautico, renderà disponibili set di dati AIRMET e GAMET più completi, a beneficio degli utilizzatori del SADIS e del WIFS in tutto il mondo.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.13. Rilascio di materiale radioattivo nell'atmosfera

L'emendamento proposto riguarda il messaggio SIGMET per nube radioattiva (RDOACT CLD) ed è necessario ai fini della coerenza con l'emendamento 78 dell'annesso 3 della convenzione di Chicago, che ha introdotto la rappresentazione dell'area del SIGMET RDOACT CLD mediante un cilindro con un raggio fisso che si estende a tutti i livelli di volo e non dipende dal tempo. Le modifiche proposte alla tabella A6-1A (modello per i messaggi SIGMET e AIRMET) e all'esempio A6-4 (messaggio SIGMET per nube radioattiva) dell'annesso 3 semplificheranno gli attuali requisiti.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.14. Inclusione delle tempeste di polvere di forte intensità nelle tabelle A4-1 e A6-1B in relazione alla trasmissione in entrata (uplink) e in uscita (downlink) dei riporti di volo speciali

L'emendamento proposto è volto a includere la segnalazione di tempeste di polvere di forte intensità (HVY DS) nei riporti di volo speciali per migliorare la disponibilità di tali informazioni nei suddetti riporti a sostegno dell'aviazione civile internazionale.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.2.15. Modello di scambio di informazioni meteorologiche dell'ICAO (IWXXM), rete del servizio fisso delle telecomunicazioni aeronautiche (AFTN) e servizio fisso aeronautico (AFS)

Le disposizioni proposte introducono lievi modifiche dell'annesso 3 della convenzione di Chicago per agevolare lo scambio di informazioni IWXXM, dato che tali informazioni non possono essere scambiate attraverso la rete del servizio fisso delle telecomunicazioni aeronautiche (AFTN). A tal fine, le suddette disposizioni fanno riferimento all'espressione

generica di servizio fisso aeronautico (AFS), che comprende sia l'AFTN che il "sistema di gestione dei messaggi dei servizi del traffico aereo (ATS) (AMHS)"; quest'ultimo può scambiare informazioni IWXXM.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.3. **Emendamento 61 dell'annesso 4 relativo alle Carte aeronautiche (punto 17 dell'ordine del giorno)**

2.3.1. Descrizione

L'emendamento proposto si riferisce alle carte e riguarda le estremità alari pieghevoli, gli aiuti alla navigazione basati al suolo relativi alle procedure di navigazione basata sulle prestazioni (PBN), la superficie del segmento a vista e le operazioni simultanee su piste parallele e quasi parallele.

2.3.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.4. **Emendamenti 44, 37 e 23 rispettivamente delle parti I, II e III dell'annesso 6 relativo all'Esercizio degli aeromobili (punti 18, 19 e 20 dell'ordine del giorno)**

2.4.1. Descrizione

L'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I, riguarda i minimi operativi di aeroporto, l'avvicinamento finale in discesa continua, la CAT III, l'articolo 83 bis, i registratori di volo, le zone di conflitto, il compartimento di carico, il sistema di allarme di prossimità al suolo (GPWS) e i giubbotti di salvataggio. L'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II, e l'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III, riguardano i minimi operativi di aeroporto, l'avvicinamento finale in discesa continua, la CAT III, l'articolo 83 bis e i registratori di volo.

2.4.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione[9].

2.4.3. Posizione dell'Unione

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto.

Si suggerisce tuttavia di eliminare l'obbligo introdotto dall'emendamento, in virtù del quale l'operatore aereo deve recare copie autenticate dell'accordo di cui all'articolo 83 bis a bordo di un aeromobile soggetto a tale accordo. Tale requisito non produce alcun vantaggio in termini di sicurezza e le informazioni possono essere rese disponibili ricorrendo ad altri mezzi, ad esempio un repertorio ICAO, o imponendo agli Stati contraenti che aderiscono ai suddetti accordi l'obbligo di pubblicare questi ultimi sul proprio sito web.

[9] 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).

Se questi suggerimenti non dovessero essere accolti, l'emendamento dovrebbe comunque essere sostenuto in considerazione della sua validità complessiva.

2.5. **Emendamento 92 dell'annesso 10 relativo alle Telecomunicazioni aeronautiche, volumi I e II (punti 21 e 22 dell'ordine del giorno)**

2.5.1. Descrizione

Volume I: l'emendamento proposto concerne il sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) e gli aiuti alla navigazione convenzionale ed è il risultato della quarta e della quinta riunione del gruppo di esperti sui sistemi di navigazione (NSP/4 e 5). L'emendamento proposto riguarda: a) le categorie di prestazioni delle strutture per sistemi di atterraggio strumentale (ILS); b) la comunicazione di informazioni sulla condizione operativa dei servizi di radionavigazione; c) l'aggiornamento delle disposizioni relative al sistema di potenziamento basato su satelliti (SBAS) al fine di introdurre nuovi fornitori di servizi SBAS, un nuovo identificatore standard del tempo universale coordinato (UTC) e requisiti per il monitoraggio dell'emissione di dati (IOD) del sistema di posizionamento globale (GPS); d) disposizioni atte ad assicurare la compatibilità della trasmissione di dati (VDB) ad altissima frequenza (VHF) del sistema di potenziamento basato su infrastrutture terrestri (GBAS) con l'ILS e il radiofaro omnidirezionale VHF (VOR); e) chiarimenti e correzioni delle disposizioni GBAS; e f) ulteriori orientamenti sui limiti di allerta per l'integrità del GNSS.

Volume II: la proposta riguarda il modello di scambio di informazioni meteorologiche dell'ICAO (IWXXM), la rete del servizio fisso delle telecomunicazioni aeronautiche (AFTN) e il servizio fisso aeronautico (AFS).

I dettagli figurano nei punti da 2.5.3 a 2.5.9.

2.5.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

2.5.3. Emendamento riguardante le categorie di prestazioni delle strutture per sistemi di atterraggio strumentale (ILS) (volume I)

L'emendamento riguarda le categorie di prestazioni delle strutture per ILS e comprende quattro gruppi di modifiche:

1) modifiche relative all'eliminazione della mappatura diretta tra la categoria di prestazione della struttura (FPC) per ILS e la categoria delle operazioni di avvicinamento strumentale; si tratta di modifiche intese a rispecchiare la recente evoluzione delle definizioni operative di cui all'annesso 6 (Esercizio degli aeromobili) della convenzione di Chicago e al "Manual of All-Weather Operations" (manuale sulle operazioni in qualsiasi condizione meteorologica - doc. 9365), che presentano numerose discrepanze rispetto alle attuali disposizioni dell'annesso 10 della convenzione di Chicago;

2) modifiche relative all'estensione della definizione della categoria I di prestazione della struttura (FPC I) fino a raggiungere i 30 m (100 ft) al di sopra della soglia; si tratta di modifiche intese ad eliminare un'incongruenza tra il limite inferiore di copertura utilizzato nella definizione dell'FPC I e il limite corrispondente utilizzato nella maggior parte degli standard e delle pratiche raccomandate (SARP) per l'FPC I;

3) modifiche connesse all'introduzione di uno schema di classificazione degli ILS potenziato; si tratta di modifiche intese a ottimizzare l'uso della struttura per ILS nel caso in cui si sia a conoscenza di prestazioni superiori al previsto;

4) modifiche connesse alla funzione di "interblocco" del localizzatore ILS. Si tratta di modifiche intese a eliminare alcune inutili restrizioni operative indotte dalle attuali disposizioni relative a tale funzione.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.5.4. Emendamento riguardante la comunicazione di informazioni sulla condizione operativa dei servizi di radionavigazione (volume I)

Questo emendamento è volto ad affrontare potenziali difficoltà di attuazione e/o di interpretazione dello standard esistente (volume I, punto 2.3, dell'annesso 10) sulla comunicazione di informazioni in merito alla condizione operativa dei servizi di radionavigazione.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.5.5. Emendamento riguardante l'aggiornamento delle disposizioni relative al sistema di potenziamento basato su satelliti (SBAS) al fine di introdurre nuovi fornitori di servizi SBAS, un nuovo identificatore standard del tempo universale coordinato (UTC) e requisiti per il monitoraggio dell'emissione di dati (IOD) del GPS (volume I)

Questo emendamento è volto a rispecchiare lo sviluppo in corso di quattro nuovi SBAS da parte di Australia e Nuova Zelanda, Cina, Repubblica di Corea e Agenzia per la sicurezza della navigazione aerea in Africa e Madagascar (ASECNA) e a fornire un nuovo meccanismo per proteggere gli utilizzatori di SBAS in caso di anomalie a livello di dati IODC (Issue of Data, Clock) e dati IODE (Issue of Data, Ephemeris) trasmessi nel messaggio di navigazione GPS.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.5.6. Emendamento riguardante la compatibilità della trasmissione di dati (VDB) ad altissima frequenza (VHF) del sistema di potenziamento basato su infrastrutture terrestri (GBAS) con l'ILS e il radiofaro omnidirezionale VHF (VOR) (volume I)

Questo emendamento è inteso a stabilire la piena compatibilità della trasmissione di dati VHF (VDB) del GBAS con i localizzatori ILS e VOR, che condividono la banda di frequenza operativa con il GBAS, e a supportare l'attuazione del GBAS agevolando il coordinamento delle assegnazioni di frequenze tra GBAS, ILS e VOR.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.5.7. Emendamento riguardante chiarimenti e correzioni delle disposizioni GBAS (volume I)

Questo emendamento comprende una serie di chiarimenti redazionali e correzioni da apportare alle disposizioni GBAS.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.5.8. Emendamento riguardante ulteriori orientamenti sui limiti di allerta per l'integrità del GNSS (volume I)

Questo emendamento è volto a fornire ulteriori orientamenti in merito all'interpretazione e all'applicazione del limite di allerta verticale (VAL) per l'avvicinamento GNSS di categoria I.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.5.9. Conseguente emendamento riguardante il servizio fisso aeronautico (AFS) (volume II)

L'emendamento dell'annesso 10 della convenzione di Chicago (Telecomunicazioni aeronautiche, volume II - Procedure di comunicazione, comprese quelle con status PANS) contiene un testo aggiuntivo per sostenere esplicitamente l'inoltro di messaggi meteorologici attraverso il sistema di gestione dei messaggi dei servizi ATS (AMHS).

Si tratta di un obbligo che deriva dall'emendamento 79 dell'annesso 3 della convenzione di Chicago e dal conseguente emendamento 9 delle Procedure per i servizi di navigazione aerea - Gestione del traffico aereo ("Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management", PANS-ATM, doc. 4444). L'AMHS è lo strumento privilegiato per veicolare il traffico di messaggi generato in virtù dell'emendamento 79 dell'annesso 3, dal momento che non tutti gli impianti della rete del servizio fisso delle telecomunicazioni aeronautiche (AFTN) sono in grado di farlo.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.6. **Emendamento 52 dell'annesso 11 relativo ai Servizi del traffico aereo (punto 23 dell'ordine del giorno)**

2.6.1. Descrizione

Gli emendamenti proposti riguardano la pianificazione di emergenza relativamente alle zone di conflitto e si ispirano alle raccomandazioni di sicurezza formulate dalla commissione di sicurezza olandese (DSB) in seguito al volo 17 della Malaysia Airlines (MH17) e alle raccomandazioni della task force sui rischi che incombono sull'aviazione civile nelle zone di conflitto (TF RCZ) (C-DEC 203/1). La proposta contiene anche emendamenti sotto forma di una nuova disposizione sul *read-back* da parte dei conducenti di veicoli operativi.

I dettagli figurano nei punti da 2.6.3 a 2.6.4.

2.6.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) 2018/1139.

2.6.3. Emendamento riguardante la pianificazione di emergenza relativamente alle zone di conflitto

Tenuto conto di alcune delle raccomandazioni di sicurezza formulate dalla commissione di sicurezza olandese (DSB) in esito all'inchiesta sull'incidente del volo MH17, sono state elaborate proposte in relazione alla pianificazione di emergenza per le zone di conflitto. In merito l'ICAO ha avviato un'azione di riesame delle proprie disposizioni pertinenti, che ha portato tra l'altro agli emendamenti dell'annesso 11 della convenzione di Chicago, relativo ai Servizi del traffico aereo. L'emendamento proposto è volto a migliorare la valutazione del rischio per la sicurezza, effettuata quando si svolgono attività potenzialmente pericolose per l'aviazione civile.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.6.4. Nuova disposizione sul *read-back* da parte dei conducenti di veicoli operativi

Il gruppo di studio "PANS-Aeroporti" (PASG) ha elaborato una proposta volta a introdurre nelle Procedure per i servizi di navigazione aerea (PANS) - Aeroporti (doc. 9981) otto nuovi capitoli riguardanti: l'addestramento del personale operativo dell'aeroporto; le ispezioni dell'area di movimento; i lavori in corso (WIP) nell'area lato volo; i detriti di oggetti estranei (FOD); la gestione della fauna selvatica; la sicurezza del piazzale; la sicurezza delle piste, nonché il sistema delle autorizzazioni dei conducenti in vigore nell'aeroporto e i requisiti di sicurezza dei veicoli/delle apparecchiature. Alla luce di tale proposta è stata elaborata una nuova disposizione dell'annesso 11 della convenzione di Chicago sul *read-back* da parte dei conducenti di veicoli operativi. Ad oggi l'annesso 11 non impone ai controllori alcun obbligo di ripetere il messaggio contenente l'autorizzazione concessa ai conducenti di veicoli, né impone ai conducenti di veicoli di ripetere tale messaggio.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.7. **Emendamento 18 dell'annesso 13 relativo alle Inchieste sugli incidenti aerei (punto 24 dell'ordine del giorno)**

2.7.1. Descrizione

La proposta è volta a definire le espressioni "raccomandazione di sicurezza di portata mondiale" e "registrazioni effettuate a terra ai fini di un'inchiesta".

2.7.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio[10].

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è quella di "sostenere l'emendamento esprimendo osservazioni" e di proporre il seguente testo riveduto: "*Raccomandazione di sicurezza di portata mondiale (SRGC).* Una raccomandazione di sicurezza che riguarda una carenza sistemica per la quale sussiste la probabilità che si ripeta con conseguenze significative a livello mondiale e che richiede tempestivamente ~~un intervento al fine di migliorare~~l'esame di opportuni interventi di sicurezza".

[10] Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

Tale riformulazione dovrebbe chiarire il carattere non vincolante delle "raccomandazioni di sicurezza".

2.8. **Emendamenti 15 e 9 dell'annesso 14 relativo agli Aeroporti, volumi I e II (punti 25 e 26 dell'ordine del giorno)**

2.8.1. Descrizione

Volume I: la proposta riguarda la progettazione degli aeroporti e le operazioni aeroportuali, nonché gli aiuti visivi alla navigazione.

Volume II: l'emendamento proposto riguarda le modifiche delle specifiche di progettazione e di esercizio degli aeroporti, formulate nella terza riunione del gruppo di esperti sulla progettazione degli aeroporti e sulle operazioni aeroportuali (ADOP/3) e dall'ottava riunione del gruppo di studio PANS-Aeroporti (PASG/8).

I dettagli figurano nei punti da 2.8.3 a 2.8.4.

2.8.2. Diritto pertinente dell'Unione

Volume I: regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione[11] e regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.

Volume II: regolamento (UE) n. 139/2014.

2.8.3. Emendamento riguardante la progettazione degli aeroporti e le operazioni aeroportuali, nonché gli aiuti visivi alla navigazione

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.8.4. Emendamento riguardante le modifiche delle specifiche di progettazione e di esercizio degli aeroporti

La proposta introduce consistenti modifiche relative alle caratteristiche fisiche, agli aiuti visivi e ai servizi di soccorso e antincendio degli eliporti. Comprende anche modifiche di varie definizioni associate e riferimenti a materiali di orientamento e sostegno superati che devono essere aggiornati e inclusi nel nuovo manuale sugli eliporti (doc. 9261).

Va tuttavia osservato che l'eliminazione di determinati standard di cui all'annesso 14, volume II, capitolo 5, della convenzione di Chicago e la definizione dei servizi di soccorso e antincendio possono creare talune difficoltà per l'Unione. Dette modifiche renderebbero necessaria l'abrogazione delle pertinenti specifiche di certificazione dell'AESA che, finora, hanno consentito un'attuazione armonizzata. Per quanto riguarda le disposizioni in materia servizi di soccorso e antincendio, le nuove regole proposte potrebbero ostacolare un'attuazione armonizzata dal momento che la loro applicazione richiede valutazioni di sicurezza per ogni singolo eliporto.

[11] 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).

Tuttavia, tenuto conto delle altre modifiche di ampia portata, tutte sostenute in ragione dei vantaggi che presentano in termini di sicurezza, la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.9. **Emendamento 41 dell'annesso 15 relativo ai Servizi di informazioni aeronautiche (punto 27 dell'ordine del giorno)**

2.9.1. Descrizione

L'emendamento proposto riguarda la pianificazione di emergenza relativamente alle zone di conflitto.

I dettagli figurano al punto 2.9.3.

2.9.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) 2018/1139.

2.9.3. Emendamento necessario per problemi di pianificazione di emergenza relativamente alle zone di conflitto

Alla luce di due delle raccomandazioni di sicurezza rivolte all'ICAO nella relazione finale della commissione di sicurezza olandese sull'incidente del volo 17 della Malaysia Airlines (MH17), la commissione per la navigazione aerea ha proposto al Consiglio dell'ICAO un emendamento sotto forma di standard da aggiungere all'annesso 15 della convenzione di Chicago. La commissione di sicurezza olandese ha raccomandato che l'ICAO "includa nei suoi standard disposizioni in virtù delle quali gli Stati sul cui territorio sono in atto conflitti armati pubblichino precocemente informazioni il più possibile specifiche in merito alla natura e alla portata delle minacce derivanti da tale conflitto e alle sue conseguenze per l'aviazione civile [...]". L'emendamento proposto è volto a migliorare le informazioni sulle attività pericolose per l'aviazione civile, comunicate attraverso gli avvisi ai naviganti (NOTAM), e tratta anche del caso specifico delle zone di conflitto. Il maggior livello di dettaglio aiuterà gli operatori a valutare i rischi associati alla zona di conflitto.

Se adottato, l'emendamento migliorerebbe la valutazione e la pubblicazione delle informazioni riguardanti la natura e la portata delle minacce derivanti dai conflitti e delle loro conseguenze per l'aviazione civile, il che costituisce l'oggetto dell'articolo 88, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139. Detto articolo conferisce all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea il potere di diffondere informazioni pertinenti e di raccomandare misure correttive da adottare da parte delle autorità nazionali competenti o delle persone fisiche e giuridiche soggette a tale regolamento, in caso di rischi per l'aviazione civile derivanti dalle zone di conflitto. L'emendamento, unitamente al pertinente materiale di orientamento dell'ICAO riguardante le zone di conflitto, faciliterebbe notevolmente l'accuratezza e la completezza di qualsiasi intervento, a livello dell'Unione, che debba interessare tutti gli operatori dell'Unione associati alla zona di conflitto.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

2.10. **Emendamenti 13, 10 e 1 dell'annesso 16 relativo alla Protezione ambientale, rispettivamente volumi I, II e III (punti 28, 29 e 30 dell'ordine del giorno)**

2.10.1. Descrizione

La proposta si riferisce al rumore prodotto dagli aeromobili.

I dettagli figurano al punto 2.10.3.

2.10.2. Diritto pertinente dell'Unione

Regolamento (UE) 2018/1139.

2.10.3. Miglioramento degli standard internazionali in materia di emissioni sonore e gassose

Gli emendamenti presentati sono il risultato del lavoro svolto dal comitato per la protezione ambientale nell'aviazione (CAEP) durante gli ultimi tre anni.

L'elaborazione di questi emendamenti è stata valutata positivamente dall'Unione in una serie di posizioni successive adottate durante i lavori tecnici a livello di ICAO. Alle posizioni adottate a tale proposito dal Consiglio si fa riferimento nelle lettere indirizzate agli Stati nn. 19/42, 19/43 e 19/44.

L'emendamento 13 dell'annesso 16, volume I, contiene, dal canto suo, correzioni relative a questioni tecniche generali, di nomenclatura e tipografiche. È inoltre finalizzato alla revisione delle definizioni che utilizzano il termine "abeam" (trasversale), della definizione di "traiettoria a terra di riferimento" e della tolleranza specificata per il calcolo della media temporale esponenziale lenta allo scopo di caratterizzare meglio la risposta temporale esponenziale effettiva con una costante di tempo di un secondo. Infine contiene revisioni relative all'uso corretto, nel testo inglese, dei verbi modali "must", "shall" e "should".

L'emendamento 10 dell'annesso 16, volume II, rispecchia la recente approvazione da parte del CAEP (nella sua undicesima riunione svoltasi nel febbraio 2019) degli standard sulla massa e sul numero di particelle non volatili (nvPM). L'elaborazione di questo nuovo standard porta a termine la definizione dell'elemento finale della certificazione ambientale degli aeromobili, completando in tal modo gli standard riguardanti il rumore, la qualità dell'aria locale e il CO_2 per gli aeromobili subsonici.

Il nuovo standard si applicherà dal 1º gennaio 2023 alle nuove generazioni di motori e a quelli in costruzione aventi una spinta nominale superiore a 26,7 kN. I limiti per la massa e il numero di nvPM consentono un'attenuazione per i motori con una spinta nominale inferiore a 150 kN.

L'emendamento 1 dell'annesso 16, volume III, contiene proposte riguardanti: l'introduzione della definizione di "progetto del tipo" e vari miglioramenti da apportare alle definizioni; chiarimenti in merito all'applicabilità degli standard per le versioni di aeromobili senza certificazione CO_2 derivate da versioni con certificazione CO_2; chiarimenti in merito all'autorità incaricata del rilascio delle esenzioni e del processo di registrazione delle esenzioni; nella sezione sulle condizioni di riferimento, la soppressione di testo superfluo e la correzione di errori tipografici di scarso rilievo.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è quella di sostenere gli emendamenti, in quanto coerenti con il regolamento (UE) 2018/1139.

2.11. **Emendamento 13 dell'annesso 18 relativo al Trasporto sicuro delle merci pericolose per via aerea (punto 31 dell'ordine del giorno)**

2.11.1. Descrizione

La proposta fa riferimento a disposizioni in materia di terminologia e di segregazione delle sostanze tossiche e infettive.

2.11.2. Diritto pertinente dell'Unione

La norma CAT.GEN.MPA.200 di cui all'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012, il cui punto essenziale consiste nel rilevare che il trasporto di merci pericolose per via aerea deve essere effettuato in conformità all'annesso 18 della convenzione di Chicago.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.