

Bruxelles, 18 gennaio 2022
(OR. en)

5149/22

**Fascicolo interistituzionale:
2022/0003(NLE)**

**AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	17 gennaio 2022
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2022) 10 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 225ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2022) 10 final.

All: COM(2022) 10 final

Bruxelles, 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 225^a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione su:

- i) la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 225^a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale; e
- ii) la posizione da adottare a nome dell'Unione dopo l'annuncio da parte dell'ICAO dell'adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale nelle rispettive lettere agli Stati, nelle quali gli Stati contraenti sono invitati a notificare il loro disaccordo, eventuali differenze o la conformità con le misure adottate.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'aviazione civile internazionale (di seguito "la convenzione di Chicago") è 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 per un triennio dall'Assemblea dell'ICAO. 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 (SARP), designati come "annessi" della convenzione di Chicago.

A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ognuno di tali annessi od ogni emendamento di un annesso diventa esecutivo nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti dell'ICAO oppure al termine di un più lungo periodo di tempo fissato dal Consiglio

dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non notifichi il proprio disaccordo.

Successivamente all'adozione di tali misure, è fatto obbligo agli Stati contraenti dell'ICAO di notificare il loro disaccordo, eventuali differenze o la loro conformità alle misure prima che entrino in vigore e diventino giuridicamente vincolanti.

A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente che reputi di non potersi attenere del tutto a tali standard o procedure internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche agli standard o alle procedure internazionali, o che reputi 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 le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale.

2.3. Atti previsti dell'ICAO e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Nel corso della sua 225^a sessione o di una delle sessioni successive, il Consiglio dell'ICAO sarà chiamato ad adottare:

- l'emendamento 178 dell'annesso 1 relativo al riconoscimento globale delle licenze elettroniche del personale (EPL);
- l'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, relativo alle operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO), ai giubbotti di salvataggio per neonati, ai sistemi di allarme di prossimità al suolo (GPWS), ai sistemi di allarme e di rilevamento dei superamenti di pista (ROAAS) e al credito operativo;
- l'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, relativo al credito operativo e a disposizioni appropriate in materia di servizi di soccorso e antincendio (RFF) per l'aviazione generale (GA);
- l'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, relativo al credito operativo, agli alternati fuori costa per operazioni a lungo raggio con elicotteri e merci pericolose;
- l'emendamento 7 dell'annesso 7 relativo alla registrazione, alla radiazione dal registro e al trasferimento della registrazione degli aeromobili;
- l'emendamento 109 dell'annesso 8, relativo alle responsabilità dello Stato in caso di modifiche e riparazioni da parte di terzi, alle disposizioni antincendio per i compartimenti di carico e alla manutenzione su aeromobili non immatricolati nello Stato che ha rilasciato l'approvazione dell'organizzazione di manutenzione;
- l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, relativo all'introduzione dell'impianto di prevenzione delle collisioni in volo ACAS X e alla riduzione dei casi di falsi allarmi ACAS su aeromobili dotati dell'ACAS attuale con capacità di sorveglianza ibrida;
- l'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, relativo alle attività di salvataggio e antincendio per l'aviazione generale;
- l'emendamento 18 dell'annesso 17, derivante dalla revisione dell'annesso 17 da parte della trentaduesima riunione del gruppo di esperti sulla sicurezza dell'aviazione (AVSECP/32), tenutasi dal 31 maggio al 4 giugno 2021;
- l'emendamento 29 dell'annesso 9 relativo ai focolai sanitari nel settore dell'aviazione e alla lotta contro la tratta di esseri umani, a seguito delle raccomandazioni della

dodicesima riunione del Comitato facilitazioni (FALP/12), tenutasi dal 13 al 23 luglio 2021

("gli atti previsti").

Gli atti previsti si propongono gli interventi seguenti.

Emendamento 178 dell'annesso 1

Introdurre nell'annesso 1 il capitolo 5 (Specifiche per le licenze del personale) relativo all'attuazione di un sistema di licenze elettroniche del personale (EPL) al fine di migliorarne l'efficienza e il riconoscimento globale.

L'emendamento dovrebbe diventare applicabile il 3 novembre 2022.

Emendamento 47 dell'annesso 6, parte I

Per quanto riguarda le operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO), modificare il capitolo 4 e sopprimere l'intero allegato C. La modifica riguarda i sistemi che hanno un impatto sulle EDTO e intende chiarire che non è possibile superare la limitazione più restrittiva di una durata di diversione EDTO e che ciò dovrà essere preso in considerazione al momento del dispatching. L'allegato C, in quanto materiale esplicativo, è soppresso poiché il manuale EDTO (documento 10085) contiene una serie completa di indicazioni sulle EDTO.

Per quanto riguarda i giubbotti di salvataggio per neonati, introdurre una nuova nota nell'annesso 6, parte I, con ulteriori indicazioni sul trasporto di giubbotti di salvataggio per neonati. Non vi è alcun obbligo giuridico per gli Stati contraenti di notificare la conformità o le differenze con le note.

Per quanto riguarda i sistemi di allarme di prossimità al suolo (GPWS), sulla base di una rassegna dei recenti incidenti, trasformare quella che attualmente è una raccomandazione in uno standard dell'annesso 6, parte I, riguardante i GPWS per aeromobili con massa massima certificata al decollo (MCTOM) fino a 5 700 kg e autorizzati a trasportare da sei a nove passeggeri.

Per quanto riguarda i sistemi di allarme e di rilevamento dei superamenti di pista (ROAAS), introdurre nel capitolo 1 un nuovo standard, insieme a nuove definizioni, che preveda l'uso di ROAAS installati durante la produzione (forward-fit) per gli aeromobili adibiti al trasporto aereo commerciale.

Emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, ed emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, relativi ai minimi operativi di aeroporto basati sulle prestazioni (PBAOM) e ai registratori di volo

Per quanto riguarda il credito operativo nell'ambito dei minimi operativi di aeroporto basati sulle prestazioni, il concetto di PBAOM offre la possibilità di concedere crediti operativi, ossia di applicare minimi inferiori, sulla base delle prestazioni dell'infrastruttura terrestre e dei sistemi dell'aeromobile.

Uno degli obiettivi degli emendamenti dell'annesso 6 è evitare riferimenti a sistemi specifici – quali i sistemi di miglioramento della visione (EVS) e i display Head-Up (HUD) – e fornire un testo più generico e tecnologicamente neutro per consentire ulteriori sviluppi in questo settore. Un'altra modifica è l'introduzione delle definizioni di aeromobile di base e avanzato: gli aeromobili avanzati sono dotati di equipaggiamenti aggiuntivi oltre a quelli necessari per il funzionamento mentre gli aeromobili di base possiedono solo gli equipaggiamenti necessari e pertanto non sono ammessi a beneficiare di alcun credito operativo. Tale modifica costituisce la prima fase dell'introduzione del concetto di PBAOM nei voli commerciali, al fine di facilitarne la comprensione e di consentire che gli standard siano redatti in modo più generico.

Inoltre, l'allegato H dell'annesso 6, parte I, è soppresso in quanto le informazioni sull'uso dei sistemi di atterraggio automatico, dei display Head-Up e dei sistemi di visione sono ora contenute nel manuale sulle operazioni ogni tempo (documento 9365). Non vi è alcun obbligo giuridico per gli Stati contraenti di notificare la conformità o le differenze con il materiale esplicativo.

Per quanto riguarda i registratori di volo, modificare gli standard esistenti di cui all'annesso 6 al fine di introdurre requisiti per i fabbricanti e gli installatori di sistemi di registrazione di volo relativi alla fornitura delle informazioni necessarie per mantenere efficienti i registratori di volo. I requisiti chiariscono inoltre la periodicità di una delle attività di manutenzione applicabili al registratore dei dati di volo.

Emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, ed emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, relativi a disposizioni in materia di servizi di soccorso e antincendio (RFF) per l'aviazione generale (GA)

Introdurre una nuova raccomandazione nell'annesso 6, parte II, sezione 2 (Operazioni di aviazione generale) e nuovi standard nell'annesso 6, parte II, sezione 3 (Velivoli pesanti e a turbogetto) e nell'annesso 14, volume I, capitolo 9.

In relazione all'annesso 6, parte II, sezioni 2 e 3, individuare chiaramente la necessità per l'operatore di considerare la disponibilità di impianti e servizi di salvataggio e antincendio presso l'aeroporto dell'operazione prevista.

La raccomandazione proposta nella sezione 2 dell'annesso 6, parte II, consente agli operatori dell'aviazione generale interessati (nel sistema dell'UE, gli operatori NCO) di valutare l'idoneità dell'aeroporto dell'operazione prevista e di includere la disponibilità di impianti RFF in tale valutazione. Nel caso degli operatori di cui all'annesso 6, parte II, sezione 3 (nel sistema dell'UE, gli operatori NCC), che sono tenuti a disporre di un sistema di gestione della sicurezza (SMS), la necessità di considerare impianti RFF adeguati nella scelta dell'aeroporto in cui operare dovrebbe essere affrontata nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza dell'operatore.

L'ICAO propone inoltre di escludere l'aviazione generale dalle disposizioni in materia di servizi di soccorso e antincendio di cui all'annesso 14 (Aeroporti), volume I (Progettazione degli aeroporti e operazioni aeroportuali). Alcuni Stati interpretano il testo attuale nel senso che tutti gli aeroporti, indipendentemente dalle dimensioni e dal tipo di operazioni, devono disporre di impianti RFF dedicati. Per gli aeroporti piccoli, destinati esclusivamente all'aviazione generale, ciò crea un onere considerevole e ha comportato la limitazione dell'orario di lavoro o addirittura la chiusura dell'aeroporto. La chiusura temporanea o la limitazione dell'orario di lavoro degli aeroporti costituisce di per sé un pericolo, in particolare per gli aeromobili dell'aviazione generale che hanno un'autonomia di carburante più limitata, le cui operazioni diurne sono spesso limitate e che sono più vincolati dalle condizioni meteorologiche. L'attuale requisito in materia di servizi di soccorso e antincendio non è proporzionato, principalmente perché è improbabile che la massa ridotta, le velocità di decollo e atterraggio e la limitata capacità di carburante dei piccoli aeromobili dell'aviazione generale producano il tipo di incidente al decollo o all'atterraggio che richiederebbe una squadra di vigili del fuoco aeroportuale.

Emendamento 24 dell'annesso 6, parte III

Per quanto riguarda gli alternati fuori costa per operazioni a lungo raggio con elicotteri, modifiche agli standard e alle pratiche raccomandate volte a sopprimere l'attuale pratica raccomandata di non utilizzare alternati fuori costa in zone ostili. Essa impone ora all'operatore di valutare tutti i fattori pertinenti nel prendere la decisione di utilizzarli. La

modifica consente agli operatori di pianificare un alternato fuori costa in una zona ostile, previo completamento di una valutazione del rischio. L'intento è che gli operatori gestiscano in modo sicuro ed efficiente il carico utile ottimizzato rispetto ai requisiti relativi a combustibile, autonomia e diversione, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza almeno equivalente a quello indicato nella disposizione attuale.

Per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose con elicotteri, includere un nuovo capitolo 12 nell'annesso 6, parte III. Attualmente non esistono standard adeguati nella parte III, in particolare per quanto riguarda le disposizioni relative alle responsabilità dello Stato dell'operatore. Tali disposizioni sono necessarie per garantire la sorveglianza in sicurezza delle operazioni relative alle merci pericolose e per chiarire i requisiti per gli operatori non autorizzati a trasportare merci pericolose. Le disposizioni si basano su quelle incluse nell'annesso 6, parte I, e sono state adattate all'annesso 6, parte III. Sono conformi alle istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (documento 9284, Istruzioni tecniche).

Le modifiche dell'annesso 6, parti I, II e III e dell'annesso 14, volume I, dovrebbero diventare applicabili il 3 novembre 2022.

Emendamento 7 dell'annesso 7

Per facilitare il trasferimento di aeromobili da uno Stato a un altro, armonizzare la prassi attuale e promuovere la trasparenza e la coerenza nello scambio tra Stati dei dati sulla proprietà degli aeromobili.

Per quanto riguarda la registrazione dell'aeromobile, modificare il certificato di immatricolazione per indicare che è rilasciato al proprietario dell'aeromobile, all'operatore dell'aeromobile o ad altri. Tale modifica mira a rispecchiare le attuali pratiche commerciali nel settore dell'aviazione, come il leasing, in cui l'aeromobile è utilizzato da un soggetto diverso dal proprietario.

Per quanto riguarda la radiazione dell'aeromobile, introdurre l'obbligo di rilasciare un certificato di radiazione dell'aeromobile quando un aeromobile è radiato dal registro degli aeromobili. Attualmente il formato e le informazioni contenute nelle notifiche o nei certificati di radiazione rilasciati da molti Stati non sono standardizzati, e ciò comporta ritardi nella registrazione.

L'emendamento 7 dell'annesso 7 dovrebbe diventare applicabile il 2 novembre 2023. Tuttavia le disposizioni relative al certificato di immatricolazione dovrebbero diventare applicabili il 26 novembre 2026.

Emendamento 109 dell'annesso 8

Modificare i SARP di cui all'annesso 8 al fine di migliorare la chiarezza e garantire che gli Stati che approvano qualsiasi modifica e riparazione (ossia gli Stati di modifica della progettazione) comprendano chiaramente la loro responsabilità in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità e chiarire le capacità di progettazione antincendio per i compartimenti di carico nei velivoli pesanti, negli elicotteri e nei piccoli aeroplani. Inoltre è aggiunta una nota che chiarisce che le disposizioni proposte nel capitolo 6 della parte II non impediscono a un'organizzazione di manutenzione di eseguire interventi su aeromobili non immatricolati nello Stato che ha rilasciato l'approvazione dell'organizzazione di manutenzione e su aeromobili non immatricolati. Non vi è alcun obbligo giuridico per gli Stati contraenti di notificare la conformità o le differenze con le note.

La data di applicabilità dell'emendamento 109 dell'annesso 8 è il 3 novembre 2022.

Emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV

Modificare i SARP esistenti di cui all'annesso 10, volume IV, al fine di introdurre l'impianto di prevenzione delle collisioni in volo ACAS X per migliorare la sicurezza, ridurre gli allarmi superflui, introdurre nuove procedure e consentire l'uso di altre fonti di sorveglianza a sostegno di nuovi tipi di aeromobili e ridurre i casi di falsi allarmi ACAS. L'emendamento dovrebbe diventare applicabile il 3 novembre 2022.

Emendamento 18 dell'annesso 17

Introdurre nuovi SARP e/o modificare quelli esistenti nell'annesso 17 della convenzione di Chicago in relazione a: cultura della sicurezza; programmi di sicurezza dell'operatore aereo; metodi per la rilevazione degli esplosivi nel bagaglio da stiva; e programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile. L'emendamento 18 dovrebbe diventare applicabile nel novembre 2022.

Emendamento 29 dell'annesso 9

L'emendamento 29 proposto per l'annesso 9 comprende, tra l'altro, disposizioni nuove e/o rivedute in materia di emergenze sanitarie, sicurezza dei documenti di viaggio e di certificazione sanitaria, voli umanitari e di rimpatrio, agevolazione del trasporto aereo delle persone con disabilità, assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie, tratta di esseri umani e la lieve modifica di una nota ai dati del codice di prenotazione (PNR) affinché sia specificato il termine "push".

In particolare, in materia di salute, il 15 aprile 2020 il Comitato del trasporto aereo (ATC) (C-DEC 219/3) ha approvato il mandato di una task force, incaricata di esaminare tutti i SARP relativi alla salute di cui all'annesso 9 e il relativo materiale esplicativo, di elaborare proposte per le disposizioni nuove e/o riviste dell'annesso 9 e di redigerne il relativo materiale esplicativo. Tali disposizioni sono intese a fornire efficaci misure ICAO da attuare negli Stati attraverso le autorità aeronautiche, con requisiti per gli aeromobili e gli operatori aeroportuali, nonché per le altre parti interessate.

Nel valutare l'inclusione di SARP nuovi e riveduti, la task force ha proposto nuove definizioni e modifiche del capitolo 1 (disinfestazione e disinfezione degli aeromobili), del capitolo 6 (sul piano di emergenza aeroportuale per far fronte alle epidemie), del capitolo 8 (sulla raccolta di documentazione sanitaria, promuovendo soluzioni digitali ove possibile) e ha convenuto di istituire un nuovo capitolo (capitolo 10) nell'annesso 9 (Facilitazioni). Il nuovo capitolo 10 mira a raggruppare gli standard e le pratiche raccomandate nuovi e riveduti relativi alla salute, compreso lo spostamento di alcuni SARP esistenti da altri capitoli dell'annesso 9 al nuovo capitolo 10 proposto. Il capitolo comprenderà 3 sezioni: - A. Regolamenti sanitari internazionali e misure correlate; B. Ispezione della documentazione relativa alla salute; e C. Prevenzione e contenimento delle malattie trasmissibili. Tuttavia, a causa dell'intenso lavoro sugli standard e pratiche raccomandate nuovi e riveduti e dei vincoli temporali, la task force non è stata in grado di raggruppare i SARP al fine di istituire completamente un nuovo capitolo 10.

Il 12° Comitato facilitazioni ha esaminato e integrato nella sua relazione finale le raccomandazioni della task force e i SARP proposti con note supplementari. Il Comitato ha modificato alcuni SARP, pervenendo infine a un consenso tra i partecipanti. Le discussioni hanno riguardato la politica di tracciamento dei contatti e lo stato della documentazione sanitaria per l'ingresso o il transito. Inoltre, il Comitato ha convenuto di introdurre lievi modifiche al modulo di localizzazione dei passeggeri (PLF).

Il gruppo di lavoro sulla tratta degli esseri umani (WGHT) del Comitato facilitazioni dell'ICAO ha inoltre elaborato una strategia globale. Essa comprende l'elaborazione di orientamenti e l'assistenza agli Stati membri per:

a) creare e attuare una strategia globale finalizzata all'agevolazione della lotta alla tratta di esseri umani nell'aviazione civile; nonché

b) istituire politiche e protocolli relativi alla risposta ai casi sospetti di tratta di esseri umani che includano chiare linee gerarchiche di segnalazione alle autorità di contrasto, di risposta ai casi di potenziale tratta di esseri umani e di coordinamento tra le agenzie statali, tra gli Stati e con le parti interessate (compresi aeroporti e compagnie aeree).

Tale strategia globale integra le politiche antitratta esistenti dell'ICAO, gli orientamenti e le altre risorse messe a punto per guidare il settore dell'aviazione negli sforzi volti a contrastare la tratta di esseri umani, tra cui una risoluzione generale, due pratiche raccomandate, orientamenti in materia di addestramento, orientamenti in materia di segnalazione, un programma di addestramento e un'indagine presso gli Stati membri.

Le modifiche di cui all'emendamento 29 dovrebbero diventare applicabili nel novembre 2022.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche principali e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

Emendamento 178 dell'annesso 1 relativo al riconoscimento globale delle licenze elettroniche del personale (EPL)

In risposta alle raccomandazioni formulate dalla 39^a sessione dell'Assemblea dell'ICAO, il segretariato dell'ICAO ha analizzato la possibilità di elaborare standard nell'annesso 1 (Licenze del personale), per l'attuazione di un sistema elettronico di rilascio delle licenze del personale con l'obiettivo di migliorare la sicurezza e l'efficienza. Dall'analisi è emerso che un emendamento dell'annesso 1 che consenta l'uso facoltativo di licenze elettroniche per il personale è fattibile, purché si presti particolare attenzione al fine di evitare l'imposizione di un onere eccessivo agli altri Stati che dovrebbero verificare l'autenticità e la validità di una licenza. È stata istituita una task force per le licenze elettroniche del personale (EPL-TF) incaricata, tra l'altro, di esaminare l'analisi condotta dal segretariato dell'ICAO e di elaborare proposte di disposizioni che prendano in attenta considerazione l'accettazione delle licenze elettroniche da parte di altri Stati.

Con la lettera AN 12/1.1.25-20/112, gli Stati membri sono stati consultati in merito alle modifiche proposte, comprese le proposte relative all'emendamento dell'annesso 1 della convenzione di Chicago.

Le modifiche inizialmente proposte nella lettera agli Stati AN 12/1.1.25-20/112 riguardano l'introduzione di licenze elettroniche per il personale su dispositivi mobili di visualizzazione elettronica autonomi, in aggiunta alle licenze rilasciate su carta di prima qualità o altro materiale idoneo, comprese le carte in plastica.

A seguito della raccomandazione dell'AESA sulla lettera AN 12/1.1.25-20/112, molti Stati membri dell'UE hanno riconosciuto i vantaggi derivanti da licenze elettroniche e non prevedono alcun inconveniente specifico.

Gli emendamenti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE, in particolare il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione¹ e il

¹ 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).

regolamento (UE) 2015/340 della Commissione². I nuovi SARP dell'ICAO dovranno essere introdotti nella legislazione a livello dell'UE per modificare l'attuale quadro giuridico al fine di disciplinare il formato, il tipo e la certificazione dei dispositivi mobili di visualizzazione elettronica autonomi, nonché la possibilità di accedere ai dati pertinenti con e senza connessione a Internet, salvaguardando al contempo l'integrità, la riservatezza e la sicurezza dei dati personali.

Emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, ed emendamento 17 dell'annesso 14, volume I

L'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, sulle operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO) dovrebbe essere recepito nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione³.

L'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, relativo ai giubbotti di salvataggio per neonati, corrisponde alle norme vigenti nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, riguardanti l'equipaggiamento e lo stivaggio dei giubbotti di salvataggio o dispositivi equivalenti di galleggiamento per neonati. Lo stesso vale per i sistemi di allarme di prossimità al suolo (GPWS). L'AESA ha presentato informazioni a sostegno dell'analisi costi/benefici effettuata dall'ICAO. L'analisi ha individuato un rapporto costi/benefici positivo per questa modifica quando viene attuata durante la produzione (forward-fit), ma non sufficiente a giustificare l'attuazione mediante installazione a posteriori (retrofit). Non saranno necessarie modifiche alle norme dell'UE.

L'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, relativo ai sistemi di allarme e di rilevamento dei superamenti di pista (ROAAS), corrisponde alle norme vigenti del regolamento (UE) 2015/640 della Commissione⁴. Non saranno necessarie modifiche alle norme dell'UE.

L'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, l'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, e l'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, relativi al credito operativo nell'ambito dei minimi operativi di aeroporto basati sulle prestazioni (PBAOM) corrispondono alle norme vigenti del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione. Non saranno necessarie modifiche alle norme dell'UE.

Emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, ed emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, relativi ai registratori di volo. Le indagini su incidenti e inconvenienti gravi condotte da diversi Stati sono state ostacolate dal fatto che i sistemi di registrazione di volo (registratori dei dati di volo e/o fonoregistratori in cabina di pilotaggio) installati sull'aeromobile in questione non erano stati mantenuti efficienti. Ciò ha causato problemi nei file di registrazione estratti dai registratori di volo (quali informazioni mancanti, valori dei parametri non validi o registrazioni audio incomprensibili). Uno dei fattori che contribuiscono a questo problema è che le informazioni per mantenere efficienti i sistemi di registrazione di volo sono spesso incomplete. Gli operatori devono garantire la

² 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, che 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).

³ 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).

⁴ 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).

continua efficienza dei sistemi di registrazione di volo, ma in mancanza di informazioni adeguate non possono soddisfare tale requisito.

Le proposte contenute nella lettera agli Stati dell'ICAO SP 55/4-20/94 modificano gli standard ICAO di cui all'appendice 8 dell'annesso 6, parte I, all'appendice 2.3 dell'annesso 6, parte II e all'appendice 4 dell'annesso 6, parte III. Tali proposte:

1. modificano gli standard ICAO applicabili al fabbricante del sistema di registrazione di volo e introducono standard ICAO applicabili all'installatore del sistema di registrazione di volo, al fine di esigere che tali organizzazioni forniscano informazioni sufficienti che consentano agli operatori di mantenere efficienti i registratori di volo;
2. modificano gli standard ICAO applicabili a una delle attività di manutenzione del registratore dei dati di volo (la cosiddetta "taratura del registratore dei dati di volo") al fine di chiarirne la periodicità.

In una raccomandazione di risposta a tale lettera agli Stati, inviata agli Stati membri dell'UE, l'AESA ha sostenuto l'intento degli emendamenti proposti di cui al punto 1, ma ha suggerito alcune modifiche alla loro formulazione. Per quanto riguarda il punto 2, l'AESA ha osservato che uno degli standard ICAO di cui si propone la modifica dovrebbe invece essere soppresso.

Dodici Stati membri dell'UE hanno ripetuto l'analisi e le osservazioni dell'AESA nella loro risposta alla lettera agli Stati SP 55/4-20/94 dell'ICAO. Gli altri Stati membri dell'UE non hanno risposto alla lettera.

A seguito della consultazione sulla lettera agli Stati SP 55/4-20/94, le modifiche non redazionali proposte dall'AESA e dagli Stati membri dell'UE sono state accettate dal segretariato dell'ICAO, ad eccezione dello standard ICAO di cui l'AESA aveva proposto la soppressione. Gli emendamenti previsti non incideranno sui regolamenti dell'UE, ma molto probabilmente determineranno la modifica di alcuni metodi accettabili di rispondenza (AMC) alle norme in materia di operazioni di volo e/o modifiche minori delle specifiche di certificazione (CS-ETSO, CS-25 e CS-29).

L'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, e l'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, relativi a disposizioni in materia di servizi di soccorso e antincendio (RFF) per l'aviazione generale (GA) dovrebbero essere recepiti rispettivamente nel regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione e nel regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione⁵.

L'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, relativo agli alternati fuori costa per operazioni a lungo raggio con elicotteri propone criteri di sicurezza e la necessità di un'approvazione. Tali proposte corrispondono alle norme del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione. Non saranno necessarie modifiche ai regolamenti dell'UE.

L'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, relativo alle merci pericolose, non richiede alcuna modifica dei regolamenti dell'UE in quanto il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione fa direttamente riferimento all'annesso 18 dell'ICAO e alle relative istruzioni tecniche.

Emendamento 7 dell'annesso 7 relativo alla registrazione, alla radiazione dal registro e al trasferimento della registrazione degli aeromobili

⁵ 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).

L'emendamento 7 dell'allegato 7 stabilisce le modalità di attuazione della registrazione degli aeromobili, adattando il modello del certificato di immatricolazione e introducendo un modello di certificato di radiazione.

Mentre i certificati di immatricolazione o di radiazione degli aeromobili non sono attualmente disciplinati dal diritto dell'UE, l'emendamento 7 dell'annesso 7 fa riferimento a un ambito disciplinato dal regolamento (CE) n. 1008/2008⁶, che stabilisce il quadro generale per l'immatricolazione degli aeromobili a livello dell'UE. Il principio che guida l'emendamento 7 dell'annesso 7 volto a [facilitare il trasferimento di aeromobili da uno Stato a un altro](#) [corrisponde alle norme del regolamento \(CE\) n. 1008/2008](#).

Emendamento 109 dell'annesso 8 relativo alle responsabilità dello Stato in caso di modifiche e riparazioni da parte di terzi

L'emendamento dell'annesso 8, parte I e parte II, capitolo 4, chiarisce le responsabilità dello Stato di progettazione della modifica e distingue adeguatamente dallo Stato di progettazione o costruzione originario dell'aeromobile, del motore o dell'elica. Ciò comprende la ricezione e la valutazione di informazioni sui difetti e l'elaborazione e la diffusione di informazioni obbligatorie sul mantenimento dell'aeronavigabilità. I nuovi standard e pratiche raccomandate si limitano esclusivamente a chiarire le responsabilità in materia di informazioni obbligatorie sul mantenimento dell'aeronavigabilità perché le SARP esistenti richiedono già che la progettazione e/o la realizzazione di tali modifiche e/o riparazioni siano accettabili per lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile in questione.

Il sistema che consente all'AESA di adempiere alle proprie responsabilità (in quanto Stato di progettazione o Stato di progettazione della modifica) è già previsto dal regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione⁷. Il sistema comprende la ricezione e la valutazione di informazioni sui difetti e l'elaborazione e la diffusione di informazioni obbligatorie per garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità.

Emendamento 109 dell'annesso 8 relativo alle disposizioni antincendio per i compartimenti di carico

L'emendamento chiarisce le capacità di progettazione antincendio per i compartimenti di carico dei velivoli pesanti. L'emendamento non introduce nuovi requisiti per la flotta attuale. Esso allinea invece il linguaggio a quanto richiesto negli attuali codici di aeronavigabilità degli Stati di progettazione che sono già stati accettati per la flotta esistente e si applica agli aeromobili di nuova progettazione.

I SARP proposti non incidono sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, in quanto i relativi requisiti sono già contenuti nella specifica di certificazione (CS-25 "Velivoli pesanti") emanata dall'AESA a norma dell'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139.

L'emendamento introduce inoltre nuove disposizioni che impongono (per i velivoli pesanti) e raccomandano (per gli elicotteri e i piccoli aeroplani) che il titolare dell'approvazione del progetto fornisca all'operatore informazioni sulle capacità di protezione antincendio dei compartimenti di carico come certificate per gli aeromobili di nuova produzione e di nuova

⁶ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

⁷ Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

progettazione. L'AESA ha partecipato all'elaborazione di SARP e ritiene che essi aiuteranno gli operatori a determinare le limitazioni di specifici sistemi antincendio dei compartimenti di carico degli aeromobili.

Questi nuovi SARP incideranno sul regolamento (UE) 2015/640 della Commissione. L'AESA intende programmare un mandato di regolamentazione volto a recepire tali SARP una volta adottati dal Consiglio dell'ICAO.

Emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV

Dopo la data di attuazione, vi sarà una flotta mista di aeromobili equipaggiati con ACAS X/TCAS 7.1, che i sistemi di terra dovrebbero accogliere. L'ICAO deve ulteriormente individuare e precisare l'impatto di tale flotta dotata di attrezzature miste sui fornitori di servizi di navigazione aerea. Sebbene questo aspetto non sia affrontato nella precedente lettera agli Stati, per agevolare le indagini sugli inconvenienti, i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero aggiornare il loro sistema di terra per estrarre il codice identificativo del software ACAS. Inoltre i fornitori di servizi di navigazione aerea che utilizzano gli avvisi di risoluzione (RA) potrebbero dover adattare la decodifica del rapporto RA, a seconda delle informazioni dettagliate del rapporto RA visualizzate dai loro controllori. Poiché esistono differenze operative tra ACAS II e ACAS Xa, l'impatto di tali differenze deve essere specificato nel manuale ACAS (documento 9863).

Per gli operatori aerei l'impatto sarà limitato, in quanto l'introduzione del dispositivo ACAS X è facoltativa. Le principali differenze dell'ACAS X consistono nella logica anticollisione e nelle fonti dei dati di sorveglianza. Dato che l'algoritmo anticollisione è trasparente per il pilota e considerando la ridotta probabilità che un pilota riceva un avviso di risoluzione di ACAS II, unitamente al fatto che le procedure rimangono le stesse, si potrebbe sostenere che l'addestramento non sia necessario. Tuttavia, in potenziali situazioni di conflitto in cui è necessario un intervento dell'impianto di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS), ACAS Xa fornirà indicazioni per la risoluzione con tempistiche, durate e sequenze di allarmi simili, ma non identiche, a quelle di TCAS II, versione 7.1. Poiché si prevede che questa logica di sicurezza ottimizzata ridurrà gli allarmi superflui in situazioni non di conflitto, gli avvisi di risoluzione di ACAS Xa potrebbero non essere emessi alle stesse condizioni di quelli di TCAS II, versione 7.1.

Poiché esistono differenze operative tra ACAS II con logica anticollisione versione 7.1 e ACAS Xa (anche se le procedure sono le stesse), sarebbe opportuno rilevare le differenze. L'emendamento stabilisce in effetti che il materiale esplicativo relativo ai sistemi conformi a TCAS 7.1 e a quelli conformi a ACAS X sia contenuto nel manuale ACAS (Airborne Collision Avoidance System) (documento 9863). A tutt'oggi, tuttavia, le modifiche al manuale ACAS (documento 9863) non sono state completate.

Il quadro normativo europeo dovrebbe essere aggiornato per includere l'uso di ACAS X.

I regolamenti e/o il relativo materiale esplicativo interessati comprendono il regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione⁸ (requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo) e il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione (operazioni di volo). Possono essere interessati anche altri regolamenti, con i rispettivi metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo. Sarebbe inoltre necessario aggiornare la "Certification Specification for Airborne Communication

⁸ 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).

Navigation and Surveillance" (CS-ACNS) dell'AESA e le "Certification Specifications for European Technical Standard Orders" (CS-ETSO).

Emendamento 18 dell'annesso 17

Il gruppo di esperti sulla sicurezza dell'aviazione dell'ICAO, nella sua trentaduesima riunione, tenutasi virtualmente dal 31 maggio al 4 giugno 2021, ha esaminato l'annesso 17. Il Consiglio dell'ICAO, in occasione dell'undicesima riunione della 223^a sessione del 25 giugno 2021, ha esaminato le proposte di emendamento dell'annesso 17 presentate. Il Segretario generale dell'ICAO ha informato gli Stati in merito alla proposta relativa all'emendamento 18 dell'annesso 17 mediante lettera agli Stati riservata AS 8/2.1-21/48 del 20 luglio 2021.

Gli emendamenti proposti introducono nuovi SARP e/o modificano quelli esistenti nell'annesso 17 in relazione a: cultura della sicurezza; programmi di sicurezza dell'operatore aereo; metodi per la rilevazione degli esplosivi nel bagaglio da stiva; e programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

La maggior parte delle disposizioni nuove o rivedute introdotte dall'emendamento 18 dell'annesso 17 non richiederà alcuna modifica del diritto dell'Unione in quanto ne fanno già parte. Un nuovo standard introdotto nel settore delle misure di sicurezza preventive richiede tuttavia una modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione⁹. Tale modifica garantirà che le procedure istituite per gestire i bagagli non identificati siano estese anche agli oggetti sospetti.

Emendamento 29 dell'annesso 9

La maggior parte delle disposizioni nuove o rivedute proposte dall'emendamento 29 dell'annesso 9 non richiederà alcuna modifica del diritto dell'Unione che già include tali standard. Per quanto riguarda la tratta di esseri umani, le legislazioni nazionali in materia di trasporto includono la decisione quadro del Consiglio dell'Unione europea del 2002 relativa al rafforzamento del quadro penale per la repressione del favoreggiamento dell'ingresso, del transito e del soggiorno illegali¹⁰; la convenzione del Consiglio d'Europa del 2005 sulla lotta contro la tratta degli esseri umani¹¹; e la direttiva dell'Unione europea del 2011 concernente la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime¹². Per quanto riguarda il PNR, è stata modificata solo una nota informativa affinché venga specificato il termine "push". Questi elementi sono già oggetto della direttiva 2016/681 sull'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi¹³.

⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1).

¹⁰ Decisione quadro del Consiglio, del 28 novembre 2002, relativa al rafforzamento del quadro penale per la repressione del favoreggiamento dell'ingresso, del transito e del soggiorno illegali (GU L 328 del 5.12.2002, pag. 1).

¹¹ Convenzione del Consiglio d'Europa sulla lotta contro la tratta degli esseri umani (STCE no. 197), disponibile all'indirizzo <https://www.coe.int/it/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatynum=197>.

¹² Direttiva 2011/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2011, concernente la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime (GU L 101 del 15.4.2011, pag. 1).

¹³ Direttiva (UE) 2016/681 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, sull'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 132).

3.2. La posizione da adottare a nome dell'Unione

L'Unione riconosce la necessità di istituire un quadro normativo armonizzato a livello internazionale.

L'attuazione di un sistema di licenze elettroniche è considerata un vantaggio e dovrebbe essere sostenuta.

Gli emendamenti proposti per gli annessi 6 e 14, volume I, riguardano gli alternati fuori costa, i servizi di soccorso e antincendio per l'aviazione generale e diversi orientamenti derivanti dalla 5^a e dalla 6^a riunione del Flight Operations Panel nonché la continuità dell'efficienza dei registratori di volo. Poiché la maggior parte dei nuovi emendamenti dell'annesso 6 corrisponde alle vigenti norme dell'UE e gli altri sono considerati adeguati, la proposta di posizione da adottare a nome dell'Unione è quella di sostenere gli emendamenti.

Poiché la maggior parte dei nuovi SARP di cui all'emendamento 109 dell'annesso 8 corrisponde alle vigenti norme dell'UE e gli altri sono considerati adeguati, la proposta di posizione da adottare a nome dell'Unione è quella di sostenere la proposta.

Inoltre, l'Unione riconosce la necessità di garantire livelli armonizzati di sicurezza e di applicare tecnologie migliorate, come proposto con l'emendamento dell'annesso 10, volume IV.

Pertanto, la posizione da adottare a nome dell'Unione in merito agli emendamenti della convenzione di Chicago proposti, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti gli emendamenti proposti senza modifiche sostanziali, dovrebbe essere quella di non notificare il disaccordo e di notificare la conformità con le misure adottate in risposta alle rispettive lettere agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discosti dagli standard dell'ICAO di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard, vale a dire il 3 novembre 2022, la differenza rispetto a tali standard specifici dovrebbe essere notificata all'ICAO, ma solo per il tempo necessario a completarne l'attuazione nel diritto dell'Unione.

La proposta relativa all'emendamento 18 dell'allegato 17 comprende, tra l'altro, disposizioni nuove e/o rivedute su: una nuova pratica raccomandata in materia di cultura della sicurezza; un nuovo standard sui programmi di sicurezza dell'operatore aereo; un nuovo standard sui metodi per la rilevazione degli esplosivi nel bagaglio da stiva; e un nuovo standard che delinei gli elementi essenziali di un programma nazionale per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

Tutte queste disposizioni mirano a rafforzare la sicurezza aerea mondiale di base e dovrebbero pertanto essere sostenute nella loro interezza. La maggior parte delle disposizioni proposte fanno già parte del diritto dell'Unione e sono quindi attuate dagli Stati membri.

Lo scopo l'emendamento 7 dell'annesso 7 è di [facilitare il trasferimento di aeromobili da uno Stato a un altro](#). Le norme vigenti dell'UE si basano sullo stesso principio, poiché consentono l'immatricolazione di un aeromobile in un altro Stato membro o in un paese terzo. L'emendamento dovrebbe pertanto essere sostenuto.

L'emendamento 29 dell'annesso 9 mira a migliorare la preparazione alle future pandemie, traendo insegnamento dalla pandemia di COVID-19 e istituendo una prima risposta sanitaria adeguata a eventuali pandemie future, ma anche a combattere ulteriormente la tratta di esseri umani elaborando una strategia globale. Inoltre tale emendamento contiene modifiche minori ma utili ai voli di rimpatrio e al trasporto aereo di passeggeri con disabilità e la modifica di una nota nella sezione relativa al PNR. L'emendamento dovrebbe pertanto essere sostenuto.

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'accordo¹⁴.

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*"¹⁵.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione di Chicago.

In conformità all'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta gli standard e le pratiche raccomandate internazionali, designati quali annessi della convenzione di Chicago. Si tratta di atti che hanno effetti giuridici. Determinati effetti giuridici di tali atti potrebbero dipendere dalle notifiche riguardanti le differenze e il disaccordo e dai termini di tali notifiche. L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

La maggior parte degli atti previsti sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 1139/2018 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 2015/640 della Commissione, sul regolamento (CE) n. 1008/2008, sul regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione e sul regolamento (UE) n. 2015/1998 della Commissione.

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 e se una delle quali è da considerarsi principale mentre l'altra è 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.

¹⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

¹⁵ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto adottato riguardano la politica comune dei trasporti.

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

4.3. Conclusioni

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

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 225^a sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale

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 (la convenzione di Chicago), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. La medesima convenzione 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. In seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati attualmente sette Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate (SARP) internazionali e designarli come annessi della convenzione di Chicago.
- (4) Nel corso della sua 225^a sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 178 dell'annesso 1, l'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, l'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, l'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, l'emendamento 7 dell'annesso 7, l'emendamento 109 dell'annesso 8, l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, l'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, l'emendamento 18 dell'annesso 17 e l'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione sull'aviazione civile internazionale.
- (5) Lo scopo principale dell'emendamento dell'annesso 1 è quello di consentire l'attuazione di un sistema di rilascio di licenze elettroniche del personale con l'obiettivo di migliorare l'efficienza.

- (6) Lo scopo principale degli emendamenti dell'annesso 6, parti I, II e III, è quello di rafforzare il quadro giuridico per la continuità dell'efficienza dei registratori di volo della convenzione di Chicago; migliorare la chiarezza sulle disposizioni relative alle operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO) e ai giubbotti di salvataggio per neonati; imporre sistemi di allarme di prossimità al suolo (GPWS) su determinati velivoli; aggiungere un nuovo standard per dotare i velivoli, a determinate condizioni, di sistemi di allarme e di rilevamento dei superamenti di pista (ROAAS); fornire crediti operativi nel contesto dei minimi operativi di aeroporto basati sulle prestazioni (PBAOM); garantire che presso l'aeroporto previsto per le operazioni siano disponibili impianti e servizi di soccorso e antincendio (RFF) adeguati; aggiornare le disposizioni relative agli alternati fuori costa per le operazioni a lungo raggio con elicotteri al fine di stabilire aeroporti alternati; aggiungere disposizioni relative al trasporto di merci pericolose negli elicotteri e aggiornare le relative disposizioni in materia di addestramento.
- (7) Lo scopo principale dell'emendamento dell'annesso 14, volume I, in materia di servizi di soccorso e antincendio (RFF) per l'aviazione generale è di escludere quest'ultima dalle disposizioni RFF dell'annesso 14.
- (8) Lo scopo principale dell'emendamento dell'annesso 7 è quello di facilitare il trasferimento degli aeromobili da uno Stato a un altro adattando il modello del certificato di immatricolazione e introducendo un modello di certificato di radiazione.
- (9) Lo scopo principale dell'emendamento dell'annesso 8 è quello di migliorare la chiarezza e garantire che gli Stati che approvano qualsiasi modifica e riparazione comprendano chiaramente la loro responsabilità in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità e chiarire le capacità di progettazione antincendio per i compartimenti di carico nei velivoli pesanti, negli elicotteri e nei piccoli aeroplani.
- (10) Lo scopo principale dell'emendamento dell'annesso 10, volume IV, è quello di introdurre ACAS X e ridurre i casi di falsi allarmi ACAS.
- (11) Lo scopo principale dell'emendamento 18 dell'annesso 17 è quello di introdurre nuovi SARP e/o modificare quelli esistenti in relazione a: cultura della sicurezza; programmi di sicurezza dell'operatore aereo; metodi per la rilevazione degli esplosivi nel bagaglio da stiva; e programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile.
- (12) Lo scopo principale dell'emendamento 29 dell'annesso 9 è quello di migliorare la preparazione degli Stati alle future pandemie, traendo insegnamento dalla pandemia di COVID-19 e definendo una prima risposta sanitaria adeguata alle pandemie future nell'annesso 9. L'emendamento affronta ulteriormente la lotta contro la tratta di esseri umani definendo standard per una strategia globale. L'emendamento contiene inoltre modifiche minori ma utili ai voli di rimpatrio e al trasporto aereo di passeggeri con disabilità e la modifica di una nota nella sezione relativa ai dati del codice di prenotazione (PNR) affinché sia specificato il termine "push".
- (13) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO poiché l'emendamento 178 dell'annesso 1, l'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, l'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, l'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, l'emendamento 7 dell'annesso 7, l'emendamento 109 dell'annesso 8, l'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, l'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, l'emendamento 18 dell'annesso 17 e l'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione di Chicago sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del

diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 1139/2018 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, sul regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, sul regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione e sul regolamento (UE) n. 2015/1998 della Commissione.

- (14) La posizione dell'Unione nella 225^a sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva in merito alla prevista adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione di Chicago come indicato nelle lettere agli Stati AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 e AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 riservata, EC 6/3 – 21/67 dovrebbe essere quella di sostenere gli emendamenti nella loro interezza. Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.
- (15) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 178 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, dell'emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, dell'emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, dell'emendamento 7 dell'annesso 7, dell'emendamento 109 dell'annesso 8, dell'emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, dell'emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, dell'emendamento 18 dell'annesso 17 e dell'emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione di Chicago da parte del Consiglio dell'ICAO, che dovrà essere annunciata dal Segretario generale dell'ICAO per mezzo della procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere quella di non registrare il disaccordo e di notificare la conformità, a condizione che gli emendamenti vengano adottati senza modifiche sostanziali. Qualora la legislazione dell'Unione si discosti dai SARP di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate, sarà opportuno notificare all'ICAO la differenza rispetto a tali SARP specifici, conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago, per il periodo in cui sussiste la deviazione.
- (16) Tutti gli Stati membri dell'Unione dovrebbero esprimere tale posizione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 225^a sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva è di sostenere le proposte di emendamento 178 dell'annesso 1, di emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, di emendamento 40 dell'annesso 6, parte II, di emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, di emendamento 7 dell'annesso 7, di emendamento 109 dell'annesso 8, di emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, di emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, di emendamento 18 dell'annesso 17 e di emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione di Chicago nella loro interezza.
2. La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali le proposte di emendamento 178 dell'annesso 1, di emendamento 47 dell'annesso 6, parte I, di emendamento 40

dell'annesso 6, parte II, di emendamento 24 dell'annesso 6, parte III, di emendamento 7 dell'annesso 7, di emendamento 109 dell'annesso 8, di emendamento 91 dell'annesso 10, volume IV, di emendamento 17 dell'annesso 14, volume I, di emendamento 18 dell'annesso 17 e di emendamento 29 dell'annesso 9 della convenzione di Chicago, di cui al paragrafo 1, è di non notificare il disaccordo e di notificare la conformità con le misure adottate in risposta alle rispettive lettere agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discosti dai SARP adottati dopo la data prevista di applicazione di tali SARP, la differenza rispetto a tali SARP specifici è notificata all'ICAO.

Articolo 2

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

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*