



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 12 febbraio 2020  
(OR. en)

5872/20

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2020/0027(NLE)**

---

---

**AVIATION 18  
RELEX 97  
CLIMA 24**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	12 febbraio 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.:	COM(2020) 59 final
----------------	--------------------

---

Oggetto:	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
----------	--

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 59 final.

All.: COM(2020) 59 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 12.2.2020  
COM(2020) 59 final

2020/0027 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

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

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione, da parte del Consiglio dell'ICAO nella sua 219<sup>a</sup> sessione, degli emendamenti degli annessi della convenzione sull'aviazione civile internazionale (la "convenzione di Chicago"), di seguito elencati:

- adozione dell'emendamento 176 dell'annesso 1
- adozione dell'emendamento 79 dell'annesso 3
- adozione dell'emendamento 61 dell'annesso 4
- adozione dell'emendamento 44 dell'annesso 6, parte I
- adozione dell'emendamento 37 dell'annesso 6, parte II
- adozione dell'emendamento 23 dell'annesso 6, parte III
- adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume I
- adozione dell'emendamento 92 dell'annesso 10, volume II
- adozione dell'emendamento 52 dell'annesso 11
- adozione dell'emendamento 18 dell'annesso 13
- adozione dell'emendamento 15 dell'annesso 14, volume I
- adozione dell'emendamento 9 dell'annesso 14, volume II
- adozione dell'emendamento 41 dell'annesso 15
- adozione dell'emendamento 13 dell'annesso 16, volume I
- adozione dell'emendamento 10 dell'annesso 16, volume II
- adozione dell'emendamento 1 dell'annesso 16, volume III
- adozione dell'emendamento 13 dell'annesso 18

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale**

Obiettivo della 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'ICAO.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione di Chicago.

#### **2.2. Il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale**

L'ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi dell'ICAO consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Il Consiglio dell'ICAO è un organo permanente dell'ICAO, costituito da 36 Stati contraenti eletti dall'Assemblea dell'ICAO per un periodo di tre anni. Per il periodo 2019-2022 sono rappresentati in seno al Consiglio dell'ICAO alcuni Stati membri.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, elencate all'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard e pratiche raccomandate internazionali, designati quali annessi della convenzione di Chicago.

### **2.3. L'atto previsto del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale**

Nella sua 219<sup>a</sup> sessione, il Consiglio dell'ICAO sarà chiamato ad adottare gli emendamenti degli annessi della convenzione di Chicago (gli "atti previsti"). I dettagli figurano nell'allegato della proposta di decisione del Consiglio.

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

Il Consiglio dell'ICAO, nel corso della sua 219<sup>a</sup> sessione che avrà inizio il 2 marzo 2020, sarà chiamato ad adottare una serie di emendamenti di vari annessi della convenzione di Chicago nei settori della sicurezza, dell'ambiente e della navigazione aerea. I dettagli figurano nell'allegato della proposta di decisione del Consiglio.

Per ciascun punto, l'allegato fa anche riferimento alla pertinente legislazione dell'Unione. Ne consegue che tutti gli emendamenti di cui sopra appartengono a settori ampiamente disciplinati dal diritto dell'Unione e quindi rientranti nella competenza esterna esclusiva dell'Unione.

In tale contesto, tenuto conto della pertinente legislazione dell'Unione, la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 219<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO è di sostenere le modifiche proposte. In alcuni casi tale sostegno è corredato di osservazioni che ne specificano i dettagli, ma che non incidono sui principi generali alla base degli emendamenti proposti. Tutti i dettagli figurano nell'allegato della proposta di decisione del Consiglio.

## **4. BASE GIURIDICA**

### **4.1. Base giuridica procedurale**

#### *4.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "*le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo*".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>1</sup>.

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*"<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>2</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

#### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

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

Gli atti che il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti avranno effetti giuridici poiché modificheranno una serie di standard che sono in grado di determinare un obbligo giuridico vincolante in virtù degli articoli 37 e 38 della convenzione di Chicago.

Inoltre gli emendamenti introducono una serie di modifiche definite "raccomandazioni". Nonostante la loro denominazione, tali "raccomandazioni" sono di natura tale da modificare la situazione giuridica codificata dagli standard attualmente in vigore.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

### **4.2. Base giuridica sostanziale**

#### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

#### *4.2.2. Applicazione al caso concreto*

L'obiettivo principale e il contenuto degli atti previsti riguardano la politica comune dei trasporti.

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

### **4.3. Conclusioni**

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

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**

### **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. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Gli Stati membri sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate internazionali.
- (4) Nella sua 219<sup>a</sup> 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. Tali emendamenti riguardano gli annessi 1, 3, 4, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 16 e 18.
- (5) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO, poiché gli emendamenti proposti avranno effetti giuridici e saranno tali, in toto o in parte, da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, come precisato nell'allegato della presente decisione. Una volta adottati, gli emendamenti previsti saranno vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, e dunque anche per tutti gli Stati membri, in conformità alla convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti. L'articolo 38 della convenzione di Chicago fa obbligo agli Stati contraenti di comunicare all'ICAO l'eventuale intenzione di discostarsi da uno standard, nell'ambito del meccanismo di notifica delle differenze.
- (6) L'Unione sostiene le politiche delineate negli emendamenti poiché contribuiscono a migliorare gli standard di sicurezza e ambientali dell'aviazione.
- (7) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 219<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO è stabilita in allegato.

*Articolo 2*

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

*Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*