



Bruxelles, 10.2.2023
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea, in sede di Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, in merito alle proposte di emendamento dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago, riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la tutela dell'ambiente

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea, in sede di Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), in merito alle proposte di emendamento dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago, riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la tutela dell'ambiente.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, ha istituito l'ICAO.

Tutti gli Stati membri dell'UE sono parti della convenzione di Chicago.

2.2. L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

L'ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi di tale 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.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, indicate nell'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard e pratiche raccomandate internazionali (SARP), designati come "annessi" della convenzione di Chicago.

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. Nel Consiglio dell'ICAO sono rappresentati alcuni Stati membri.

L'UE ha lo status di osservatore ad hoc in molti organi dell'ICAO (Assemblea e altri organi tecnici).

2.3. Gli atti previsti del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

Gli standard internazionali e le pratiche raccomandate (SARP) per la tutela dell'ambiente sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO come annesso 16 della convenzione di Chicago. L'annesso 16 è formato da quattro volumi, con il seguente ambito di applicazione:

- il volume I è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda il rumore degli aeromobili;
- il volume II è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda le emissioni dei motori degli aeromobili;
- il volume III è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda le emissioni di CO₂ degli aeroplani;
- il volume IV è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA).

In occasione della sua 228^a sessione, che si terrà fra il 13 e il 31 marzo 2023, il Consiglio dell'ICAO dovrebbe valutare eventuali modifiche a questi volumi. Nel luglio 2022 sono state inviate lettere¹ agli Stati dell'ICAO in cui venivano indicate le modifiche previste, affinché questi potessero esprimere le loro osservazioni in merito.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Contesto

A norma dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139², alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per modificare i riferimenti alle disposizioni della convenzione di Chicago di cui all'articolo 9, paragrafo 2, primo comma, di tale regolamento, al fine di aggiornarli alla luce delle successive modifiche di dette disposizioni che entrano in vigore dopo il 4 luglio 2018 e che divengono applicabili in tutti gli Stati membri, nella misura in cui detti adattamenti non comportino un ampliamento dell'ambito di applicazione di tale regolamento.

Con la decisione (UE) 2016/915 del Consiglio, del 30 maggio 2016³, modificata dalla decisione (UE) 2020/768 del Consiglio, del 9 giugno 2020⁴, è stata stabilita la posizione dell'Unione in relazione allo strumento internazionale che deve essere predisposto nell'ambito degli organi dell'ICAO e che è finalizzato all'attuazione, a partire dal 2020, di una misura mondiale unica basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale, il regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale (CORSIA). Tale decisione rimane valida. Viene pertanto utilizzata come base per stabilire la posizione dell'Unione per quanto riguarda le modifiche al volume IV dell'annesso 16.

3.2. Posizione da adottare a nome dell'Unione

È necessario adottare la posizione dell'Unione prima della 228^a sessione del Consiglio dell'ICAO, che si terrà fra il 13 e il 31 marzo 2023, per consentire agli Stati membri di partecipare alle decisioni relative alle proposte di modifica dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago.

Per quanto riguarda il volume I, fra le proposte di emendamento figurano le seguenti, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra:

a) emendamenti concernenti l'utilizzo corretto dei verbi modali per allineare il volume I dell'annesso 16 alle direttive relative alle riunioni divisionali per la navigazione aerea e al regolamento per il loro svolgimento (doc. 8143), parte II, relativa alla formulazione di proposte di standard internazionali e a pratiche e procedure raccomandate;

b) orientamenti raccomandati per la misurazione del rumore degli elicotteri in volo stazionario come parte dell'annesso 16, volume I, allegato H;

¹ SL 22/58, SL 22/59, SL 22/60 e SL 22/61.

² 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 (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

³ Decisione (UE) 2016/915 del Consiglio, del 30 maggio 2016, relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in relazione allo strumento internazionale che deve essere predisposto in sede di organi dell'ICAO e finalizzato all'attuazione, a partire dal 2020, di una misura mondiale unica basata sul mercato per le emissioni del trasporto aereo internazionale (GU L 153 del 10.6.2016, pag. 32).

⁴ Decisione (UE) 2020/768 del Consiglio, del 9 giugno 2020, che modifica la decisione (UE) 2016/915 per quanto riguarda il periodo di riferimento per la misurazione dell'aumento delle emissioni di CO₂, al fine di tenere conto delle conseguenze della pandemia di COVID-19 nell'ambito di CORSIA (GU L 187 del 12.6.2021, pag. 10).

c) emendamenti per tenere conto delle limitazioni delle specifiche per quanto riguarda l'adeguamento alle condizioni di riferimento del livello di pressione sonora (SPL) del giorno della prova;

d) correzione di errori tipografici di lieve entità.

Per quanto riguarda il volume II, fra le proposte di emendamento figurano le seguenti, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra:

a) nuova strutturazione e aggiornamenti dei riferimenti, eseguiti in conformità alle direttive relative alle riunioni divisionali per la navigazione aerea e al regolamento per il loro svolgimento (doc. 8143), parte II, relativa alla formulazione di proposte di standard internazionali e a pratiche e procedure raccomandate;

b) aggiornamenti ai fini della coerenza del linguaggio, in relazione, fra l'altro, all'uso corretto dei verbi modali, e applicazione coerente delle note e delle raccomandazioni, in conformità alle direttive relative alle riunioni divisionali per la navigazione aerea e al regolamento per il loro svolgimento (doc. 8143), parte II, relativa alla formulazione di proposte di standard internazionali e a pratiche e procedure raccomandate;

c) miglioramenti linguistici a fini applicativi, eseguiti anche per tenere conto dell'applicabilità ai motori degli standard riguardanti il numero di fumo e la concentrazione in massa del particolato non volatile (nvPM);

d) introduzione di una nuova definizione di "procedura equivalente" con le conseguenti modifiche, a fini di coerenza, nel volume II dell'annesso 16;

e) definizioni, descrizioni, riferimenti e miglioramenti linguistici, fra cui delucidazioni approfondite, descrizioni metodologiche, fasi procedurali intermedie e note e raccomandazioni supplementari;

f) miglioramenti relativi alla procedura di misurazione del valore nvPM conformemente agli ultimi aggiornamenti di SAE ARP 6320A e AIR 6241A sul campionamento continuo e la misurazione delle emissioni di nvPM dei motori a turbina degli aeromobili;

g) correzioni concernenti questioni tecniche generali, di natura tipografica e di nomenclatura, volte ad aumentare la chiarezza e la coerenza del documento.

Per quanto riguarda il volume III, fra le proposte di emendamento figurano le seguenti, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra:

a) definizione, descrizione, riferimenti e miglioramenti linguistici finalizzati tra l'altro alla prevenzione di possibili errori di interpretazione e all'aggiunta di chiarimenti in merito al fattore geometrico di riferimento (RGF);

b) modifiche, a fini di coerenza, rese necessarie dall'introduzione di una nuova definizione di "procedura equivalente" nel volume III dell'annesso 16.

Tutte le proposte di emendamento dovrebbero diventare applicabili il 1° gennaio 2024.

L'oggetto dell'atto previsto è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono incidere su determinate norme comuni o modificarne l'ambito di applicazione. Tali norme sono:

— il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁵;

— il 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 produzione⁶.

Vista la legislazione rilevante dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO dovrebbe essere di sostenere le proposte di emendamento dei volumi I, II e III.

4. COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE

La decisione proposta è coerente con le altre politiche dell'Unione e ad esse complementare, in particolare nei settori dell'energia, dell'ambiente e delle politiche dei trasporti.

5. BASE GIURIDICA

5.1. Base giuridica procedurale

5.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscano *"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'accordo⁷.

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"*⁸.

5.1.2 Applicazione al caso concreto

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

Gli atti previsti hanno effetti giuridici ai sensi dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Conformemente all'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta gli standard e le pratiche raccomandate internazionali (SARP), designati quali annessi della convenzione di Chicago. I SARP sono vincolanti ai sensi del diritto internazionale

⁵ GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

⁶ GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1.

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

⁸ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

conformemente all'articolo 90 della convenzione di Chicago nella misura in cui diventano vincolanti per tutte le parti contraenti dell'ICAO, a meno che la maggioranza di queste ultime non notifichi il proprio disaccordo al Consiglio dell'ICAO.

Comportando inoltre possibili emendamenti, gli atti previsti sono in grado di influire in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE, in particolare sul regolamento (UE) 2018/1139 e sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione nella misura in cui fanno riferimento esplicito all'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago.

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

L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

5.2. Base giuridica sostanziale

5.2.1 Principio

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto adottato 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.

5.2.2 Applicazione al caso concreto

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

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE. Conformemente a tale articolo, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per il trasporto aereo.

5.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta dovrebbe 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, in sede di Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, in merito alle proposte di emendamento dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago, riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la tutela dell'ambiente

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 ("convenzione di Chicago"), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Tutti 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 prassi raccomandate internazionali.
- (4) Gli standard internazionali e le pratiche raccomandate (SARP) per la tutela dell'ambiente sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO come annesso 16 della convenzione di Chicago, volumi I-IV.
- (5) In occasione della sua 228^a sessione, che si terrà fra il 13 e il 31 marzo, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare una serie di emendamenti dell'annesso 16, volumi da I a III, della convenzione di Chicago.
- (6) Poiché gli emendamenti proposti hanno effetto giuridico, dato che sono vincolanti ai sensi del diritto internazionale e in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) 2018/1139 e sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, occorre stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO.
- (7) Quest'ultima dovrebbe essere di sostegno alle proposte di emendamento dei volumi da I a III.
- (8) La posizione dell'Unione dovrebbe essere espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO,
- (9) La posizione dell'Unione dopo l'adozione di emendamenti dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago da parte del Consiglio dell'ICAO, che dovrà essere annunciata dal Segretario generale dell'ICAO mediante una procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere di non manifestare disaccordo e di notificare la

conformità a tali misure. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici dovrebbe essere notificata all'ICAO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

- 1) La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 228^a sessione del Consiglio dell'ICAO, o di eventuali sessioni successive, in relazione all'annesso 16, volumi I-III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale, per quanto riguarda gli emendamenti di tali volumi, è di sostegno agli emendamenti proposti nella loro interezza.
- 2) Nel caso in cui il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali gli emendamenti proposti dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale, di cui al paragrafo 1, la posizione da adottare a nome dell'Unione è di non manifestare disaccordo e di notificare la conformità alla misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici viene notificata all'ICAO. In tale caso la Commissione, a tempo debito e almeno due mesi prima di qualsiasi termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, sottopone al Consiglio, per discussione e approvazione, un documento preparatorio che illustra in dettaglio le differenze che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale esprimono congiuntamente a nome dell'Unione 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*