



Bruxelles, 5 febbraio 2021  
(OR. en)

5842/21

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0027(NLE)**

---

---

**AVIATION 30  
ICAO 12  
RELEX 78**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	5 febbraio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 48 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 222 <sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 2, dell'emendamento 108 dell'annesso 8, dell'emendamento 90 dell'annesso 10 e del nuovo volume VI dell'annesso 10 della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 48 final.

---

All.: COM(2021) 48 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 5.2.2021  
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 222<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 2, dell'emendamento 108 dell'annesso 8, dell'emendamento 90 dell'annesso 10 e del nuovo volume VI dell'annesso 10 della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale**

## RELAZIONE

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

La presente proposta riguarda:

i) la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 222<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1 (*Licenze del personale*), dell'emendamento 47 dell'annesso 2 (*Regole dell'aria*), dell'emendamento 108 dell'annesso 8 (*Aeronavigabilità degli aeromobili*), dell'emendamento 90 dell'annesso 10 (*Telecomunicazioni aeronautiche*) e del nuovo volume VI dell'annesso 10 della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale; e

ii) la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione dopo l'annuncio da parte dell'ICAO dell'adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 2, dell'emendamento 108 dell'annesso 8, dell'emendamento 90 dell'annesso 10 e del nuovo volume VI dell'annesso 10 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 relativa all'aviazione civile internazionale**

Obiettivo della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale ("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 con le 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 222<sup>a</sup> sessione o di una delle sessioni successive, il Consiglio dell'ICAO sarà chiamato ad adottare:

l'emendamento 177 dell'annesso 1 (*Licenze del personale*), che è un emendamento consequenziale relativo ai sistemi e alle procedure di collegamento per le funzioni di comando e controllo (C2);

l'emendamento 47 dell'annesso 2 (*Regole dell'aria*), che si riferisce ai requisiti dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS) per la certificazione di aeronavigabilità, a seguito dell'emendamento 108 dell'annesso 8;

l'emendamento 108 dell'annesso 8 (*Aeronavigabilità degli aeromobili*), relativo ai sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS);

l'emendamento 90 dell'annesso 10 (*Telecomunicazioni aeronautiche*), volume V, relativo allo spettro delle radiofrequenze per i collegamenti C2 dei sistemi RPAS; e

un nuovo volume VI dell'annesso 10, relativo ai sistemi e alle procedure di collegamento per le funzioni di comando e controllo (C2) dei sistemi RPAS ("gli atti previsti").

Gli atti previsti si propongono di:

modificare gli standard e le pratiche raccomandate esistenti di cui all'annesso 8 della convenzione di Chicago, inserendo nell'annesso 8, parte I, definizioni e termini specifici utilizzati negli standard di cui alle nuove parti VIII, IX e X. Inoltre le proposte di cui all'annesso 8, parte II, tracciano una panoramica delle procedure generali di aeronavigabilità per la certificazione e il mantenimento dell'aeronavigabilità applicabili agli aeromobili a pilotaggio remoto (RPA);

inserire una nuova parte VIII all'annesso 8 della convenzione di Chicago relativa agli RPA;

inserire una nuova parte IX all'annesso 8 della convenzione di Chicago relativa agli elicotteri a pilotaggio remoto;

inserire una nuova parte X all'annesso 8 della convenzione di Chicago relativa alle stazioni di pilotaggio remoto;

introdurre un emendamento dell'annesso 2, appendice 4, della convenzione di Chicago, consequenziale agli emendamenti dell'annesso 8;

modificare gli standard e le pratiche raccomandate esistenti di cui all'annesso 10, volume V, della convenzione di Chicago, specificando la gestione dello spettro radio utilizzato esclusivamente nei collegamenti per le funzioni di comando e controllo (C2) o nei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS);

inserire un nuovo volume VI dell'annesso 10 (*Sistemi e procedure di comunicazione relativi al collegamento C2 dei sistemi aerei a pilotaggio remoto*);

introdurre emendamenti degli annessi 1 e 2 consequenziali all'emendamento dell'annesso 10, volume V, e all'introduzione di un nuovo volume VI dell'annesso 10.

Gli emendamenti proposti dovrebbero diventare applicabili il 28 novembre 2024.

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

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

Il gruppo di esperti dell'ICAO sui sistemi aerei a pilotaggio remoto è stato incaricato di elaborare standard e pratiche raccomandate, manuali e materiale di orientamento preliminari all'esercizio di aeromobili a pilotaggio remoto a livello transfrontaliero secondo le regole del volo strumentale. Con le lettere AN 7/67.1.1-19/52 e AN 3/5.12-19/53, gli Stati membri sono stati consultati in merito alle modifiche proposte, comprese le proposte relative agli emendamenti degli annessi 8 e 10 della convenzione di Chicago e le modifiche consequenziali degli annessi 1 e 2 della convenzione di Chicago. Tali proposte fanno parte di una serie di emendamenti che saranno introdotti in sequenza.

Gli emendamenti inizialmente proposti con lettera agli Stati AN 3/5.12-19/53 riguardano l'aeronavigabilità degli aeromobili ad ali fisse a pilotaggio remoto, l'aeronavigabilità degli elicotteri a pilotaggio remoto e le stazioni di pilotaggio remoto. Tali standard e pratiche raccomandate sono state elaborate per i sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS) che saranno sottoposti al processo di omologazione in linea con il documento 10019 dell'ICAO (*Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*) e corroborate dal contenuto e dalle ipotesi del concetto operativo (CONOPS) dei sistemi RPAS dell'ICAO.

Data la natura integrata dei sistemi RPAS, la stazione di pilotaggio remoto può essere certificata contestualmente all'omologazione rilasciata al titolare del certificato di omologazione dell'aeromobile a pilotaggio remoto, a seguito del processo di omologazione di quest'ultimo. Ciò non esclude che una stazione di pilotaggio remoto possa essere approvata separatamente. Il collegamento C2 è un elemento importante dei sistemi RPAS e il suo stato di aeronavigabilità è pertanto incluso come componente nel certificato di omologazione.

Gli emendamenti inizialmente proposti con lettera agli Stati AN 7/67.1.1-19/52 riguardano il collegamento per le funzioni di comando e controllo (C2) e comprendono standard e pratiche raccomandate tecnologicamente neutre per le procedure e sui sistemi relativi ai collegamenti per le funzioni di comando e controllo. Il collegamento C2 permette lo scambio di informazioni tra due componenti fisici principali del sistema RPAS: la stazione di pilotaggio remoto e l'aeromobile a pilotaggio remoto. Il collegamento C2 è quindi il collegamento logico, indipendentemente dalla realizzazione fisica, per lo scambio di informazioni tra la stazione di pilotaggio remoto e l'aeromobile a pilotaggio remoto che consente al pilota remoto di integrare in modo sicuro il sistema RPAS nell'ambiente operativo aereo globale, in particolare per quanto riguarda le comunicazioni, la navigazione e la sorveglianza. Tali standard e pratiche raccomandate sono i primi due obiettivi da realizzare per il collegamento C2.

Il gruppo di esperti dell'ICAO sui sistemi aerei a pilotaggio remoto sta attualmente lavorando al secondo pacchetto più dettagliato contenente standard e pratiche raccomandate specifici dal punto di vista tecnologico, da emanare nel 2022.

A seguito del contributo dell'EASA alla lettera agli Stati AN 3/5.12-19/53, molti Stati membri dell'UE, data la precisa ripartizione delle responsabilità tra l'operatore e l'impresa di progettazione, hanno proposto di prorogare la consultazione con lettera agli Stati finché non sarà disponibile un progetto di emendamento dell'annesso 6 e di procedere parallelamente con l'adozione degli annessi 6 e 8, soprattutto per quanto riguarda l'approvazione delle stazioni di pilotaggio remoto e le responsabilità degli Stati contraenti in merito al mantenimento dell'aeronavigabilità delle stazioni di pilotaggio remoto. L'ICAO non ha accettato tale

proposta, il che rischia di complicare il recepimento dei relativi standard e pratiche raccomandate dell'ICAO nel diritto dell'Unione, a causa della necessità di affrontare la questione delle responsabilità dell'impresa di progettazione e dell'operatore per quanto riguarda le stazioni di pilotaggio remoto.

Gli emendamenti previsti saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione<sup>1</sup>, sul regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione<sup>2</sup>, sul regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione<sup>3</sup>, sul regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>4</sup> e potenzialmente sul regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione<sup>5</sup> e sul regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione<sup>6</sup>. I nuovi standard e pratiche raccomandate dell'ICAO dovranno essere introdotti nella legislazione dell'UE per modificare l'attuale quadro giuridico al fine di regolamentare la progettazione, l'omologazione e il funzionamento dei sistemi RPAS che operano a livello transfrontaliero e in alto mare.

### **3.2. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione**

L'Unione riconosce la necessità di istituire un quadro normativo armonizzato a livello internazionale che consenta la progettazione, l'omologazione e l'esercizio di aeromobili a pilotaggio remoto a livello transfrontaliero e in alto mare secondo le regole del volo strumentale. Gli emendamenti proposti nelle due lettere agli Stati dell'ICAO partecipano al conseguimento di tale obiettivo.

Pertanto la proposta di posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è quella di sostenere gli emendamenti proposti nella loro interezza.

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti le proposte di emendamento della convenzione di Chicago senza modifiche sostanziali, è quella di non notificare il disaccordo e di notificare la conformità delle misure adottate in risposta alle rispettive lettere agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discosti dagli standard e pratiche raccomandate di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate, vale a dire il 28

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

<sup>6</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

novembre 2024, sarà opportuno notificare all'ICAO la differenza rispetto a tali standard e pratiche raccomandate specifici.

## **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>7</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>8</sup>.

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

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago").

In conformità dell'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. Le notifiche di differenze e di disaccordo e i termini di tali notifiche potrebbero incidere su determinati effetti giuridici di tali atti. L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Gli atti previsti saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione<sup>9</sup>, sul regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione<sup>10</sup>, sul regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione<sup>11</sup>, sul regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>12</sup> e

---

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

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

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

<sup>11</sup> 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).

potenzialmente sul regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione<sup>13</sup> e sul regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione<sup>14</sup>. I nuovi standard e pratiche raccomandate dell'ICAO dovranno essere introdotti nella legislazione dell'UE per modificare l'attuale quadro giuridico al fine di regolamentare la progettazione, l'omologazione e il funzionamento dei sistemi RPAS che operano a livello transfrontaliero e in alto mare. Occorrerà pertanto modificare la legislazione dell'UE di conseguenza.

Scopo principale degli emendamenti proposti è istituire un quadro giuridico per la progettazione, l'omologazione e il funzionamento di aeromobili a pilotaggio remoto a livello transfrontaliero e in alto mare secondo le regole del volo strumentale. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'Unione ha competenza esterna esclusiva in materia.

L'atto adottato non integra né modifica 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 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.

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

<sup>14</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).



Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 222<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 2, dell'emendamento 108 dell'annesso 8, dell'emendamento 90 dell'annesso 10 e del nuovo volume VI dell'annesso 10 della convenzione relativa all'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 relativa all'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 sette Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate internazionali e designarli come annessi della convenzione di Chicago.
- (4) Nel corso della sua 222<sup>a</sup> sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 177 dell'annesso 1 (*Rilascio delle licenze del personale*), l'emendamento 47 dell'annesso 2 (*Regole dell'aria*), l'emendamento 108 dell'annesso 8 (*Aeronavigabilità degli aeromobili*), l'emendamento 90 dell'annesso 10 (*Telecomunicazioni aeronautiche*), volume V, della convenzione di Chicago sui sistemi di collegamento per le funzioni di comando e controllo (C2) dei sistemi di pilotaggio remoto degli aeromobili (RPAS) e un nuovo volume VI dell'annesso 10.
- (5) Scopo principale degli emendamenti proposti è istituire un quadro giuridico per la progettazione, l'omologazione e il funzionamento di aeromobili a pilotaggio remoto a livello transfrontaliero e in alto mare secondo le regole del volo strumentale. L'Unione sostiene con convinzione gli sforzi profusi dall'ICAO per istituire tale quadro giuridico.
- (6) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO poiché l'emendamento 177 dell'annesso 1, l'emendamento 47 dell'annesso 2, l'emendamento 108 dell'annesso 8, l'emendamento 90 dell'annesso 10, volume V, e l'adozione di un nuovo volume VI dell'annesso 10 vincoleranno l'Unione e saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in

particolare sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione<sup>15</sup>, sul regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione<sup>16</sup>, sul regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione<sup>17</sup>, sul regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>18</sup> e potenzialmente sul regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione<sup>19</sup> e sul regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione<sup>20</sup>.

- (7) La posizione dell'Unione nella 222<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva in merito alla prevista adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 2, dell'emendamento 108 dell'annesso 8, dell'emendamento 90 dell'annesso 10, volume V, e di un nuovo volume VI dell'annesso 10, come indicato nelle lettere agli Stati AN 7/67.1.1-19/52 e AN 3/5.12-19/53, 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.
- (8) Una volta adottati, gli emendamenti degli annessi 1, 2, 8 e 10 della convenzione di Chicago saranno vincolanti per tutti gli Stati membri dell'ICAO, compresi tutti gli Stati membri dell'Unione, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti.
- (9) A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente che reputi di non potersi attenere del tutto agli standard o alle procedure internazionali o di non poter conformare completamente i suoi regolamenti o le sue pratiche agli standard o alle procedure internazionali, o che ritenga necessario adottare regolamenti o pratiche che differiscono in qualche punto da quelli introdotti in base a uno standard internazionale, dovrebbe dare immediata notifica all'ICAO delle differenze esistenti tra le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale.
- (10) 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.

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5.2014, pag. 12).

<sup>20</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

- (11) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 177 dell'annesso 1, dell'emendamento 47 dell'annesso 2, dell'emendamento 108 dell'annesso 8, dell'emendamento 90 dell'annesso 10, volume V, e di un nuovo volume VI dell'annesso 10 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. Qualora la legislazione dell'Unione si discosti dagli standard e pratiche raccomandate di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate, vale a dire il 28 novembre 2024, sarà opportuno notificare all'ICAO la differenza rispetto a tali standard e pratiche raccomandate specifici. Tutti gli Stati membri dell'Unione dovrebbero esprimere tale posizione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 222<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO, o in una delle successive sessioni, è di sostenere le proposte di emendamento 177 dell'annesso 1, di emendamento 47 dell'annesso 2, di emendamento 108 dell'annesso 8, di emendamento 90 dell'annesso 10, volume V, e l'adozione di un nuovo volume VI dell'annesso 10 della convenzione di Chicago nella loro interezza.
2. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali le proposte di emendamento 177 dell'annesso 1, di emendamento 47 dell'annesso 2, di emendamento 108 dell'annesso 8, di emendamento 90 dell'annesso 10, volume V, e un nuovo volume VI dell'annesso 10 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 dagli standard e pratiche raccomandate di recente adozione dopo la data prevista di applicazione di tali standard e pratiche raccomandate, vale a dire il 28 novembre 2024, sarà notificata all'ICAO la differenza rispetto a tali standard e pratiche raccomandate specifici.

#### *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*