



DECISIONE (UE) 2024/874 DEL CONSIGLIO

dell'11 marzo 2024

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 231ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda l'emendamento dell'annesso 13 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 («convenzione di Chicago»), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e 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. In seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sei Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard internazionali e sistemi pratici raccomandati (*Standards and Recommended Practices* – «SARP») e disporli come allegati della convenzione di Chicago.
- (4) In occasione della sua 231ª sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 19 dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione di Chicago («emendamento 19»).
- (5) Lo scopo principale dell'emendamento 19 è migliorare la sicurezza aerea garantendo un elevato livello di efficienza, rapidità e qualità delle inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile.
- (6) Le modifiche proposte mirano a raggiungere tali obiettivi prevedendo un'assistenza per le autorità investigative per la sicurezza degli Stati contraenti nelle loro inchieste che coinvolgono aeromobili a pilotaggio remoto e mettendo a disposizione senza ritardo le informazioni e i dati dei registratori installati sugli aeromobili. L'emendamento inoltre riconosce le aspettative del pubblico e dei media di essere informati e include pertanto disposizioni volte a fornire tempestivamente informazioni fattuali durante le inchieste sulla sicurezza. Inoltre, l'emendamento 19 riflette il fatto che l'uso di tecnologie moderne consente la riduzione del periodo di consultazione dei progetti di relazione finale, accelerando così la pubblicazione della relazione finale. Infine, l'emendamento 19 prevede l'invio preferenziale delle relazioni finali in formato elettronico in modo tale da poter essere caricate nella banca dati centrale dell'ICAO.
- (7) La rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (*European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities* – ENCASIA), istituita a norma dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, che è responsabile, tra l'altro, della consulenza alle istituzioni dell'Unione su tutti gli aspetti dell'elaborazione e dell'attuazione delle politiche e delle norme dell'Unione relative alle inchieste sulla sicurezza e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti, ha contribuito all'elaborazione della proposta di emendamento 19.
- (8) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO, poiché l'emendamento 19 sarà vincolante a norma del diritto internazionale, in conformità dell'articolo 90, lettera a), della convenzione di Chicago, ed è tale da incidere in modo determinante sul diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) n. 996/2010.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

- (9) La posizione dell'Unione nella 231^a sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva in merito all'adozione dell'emendamento 19 dovrebbe essere quella di sostenere l'adozione di tale emendamento nella sua interezza. Tale posizione dovrebbe essere espressa dagli Stati membri che sono membri del Consiglio dell'ICAO.
- (10) A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato contraente al quale riesca impossibile di conformarsi completamente con uno standard o procedura internazionale, o di adattare pienamente i propri regolamenti o sistemi pratici con lo standard o la procedura internazionale, oppure che ritenga necessario di adottare regolamenti o sistemi pratici differenti in qualche particolare da quelli stabiliti dallo standard internazionale, deve notificare immediatamente all'ICAO le differenze fra i propri metodi e quelli stabiliti dallo standard internazionale.
- (11) A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, ogni allegato, di cui all'articolo 54, punto l), di tale convenzione, od ogni emendamento ad un allegato deve diventare 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 la propria disapprovazione.
- (12) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 19 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 alcun disaccordo e di conformarsi a tale emendamento. 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. La posizione dell'Unione riguardo a tale differenza dovrebbe basarsi su un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione.
- (13) Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente nell'interesse dell'Unione da tutti gli Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 231^a sessione del Consiglio dell'ICAO, o in una delle sessioni successive, è di sostenere la proposta di emendamento dell'annesso 13, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, della convenzione sull'aviazione civile internazionale («convenzione di Chicago») nella sua interezza.
2. La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali l'emendamento di cui al paragrafo 1 del presente articolo, è di non registrare alcuna disapprovazione e di notificare la conformità con la misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO.

Qualora la legislazione dell'Unione differisse dagli standard di cui all'annesso 13 della convenzione di Chicago dopo la data prevista per la loro applicazione, imponendo la notifica all'ICAO di una differenza rispetto a tali standard specifici, a norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, la Commissione presenta al Consiglio, per discussione e approvazione, a tempo debito e almeno due mesi prima dell'eventuale termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, un documento preparatorio che illustri in dettaglio la posizione dell'Unione sulle differenze che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

Articolo 2

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

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

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2024

Per il Consiglio
Il presidente
P.-Y. DERMAGNE
