



Bruxelles, 4.2.2019  
COM(2019) 72 final

2019/0034 (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 dell'emendamento 17 dell'annesso 13**

## **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 216<sup>a</sup> sessione, dell'emendamento 17 dell'annesso 13 della Convenzione di Chicago.

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

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

La convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale ("la convenzione di Chicago"), che mira a disciplinare il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

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 organismo permanente dell'ICAO costituito da 36 Stati contraenti eletti dall'assemblea dell'ICAO per un periodo di tre anni. Per il periodo 2016-2019 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, figurano l'adozione di norme e di prassi raccomandate internazionali, designate quali annessi della convenzione di Chicago.

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

Nella sua 216<sup>a</sup> sessione, il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale sarà chiamato ad adottare l'emendamento 17 dell'annesso 13 della convenzione di Chicago relativo alla segnalazione e allo svolgimento tempestivo di inchieste su incidenti e inconvenienti ("l'atto previsto").

La finalità dell'atto previsto è modificare l'annesso 13 della convenzione di Chicago relativo alle inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti aerei in base alle raccomandazioni formulate in occasione della terza riunione della commissione d'inchiesta sugli incidenti (AIGP/3) e a quelle scaturite dalla seconda conferenza ad alto livello sulla sicurezza (HLSC2015). L'emendamento introduce modifiche per quanto riguarda lo svolgimento tempestivo di inchieste su incidenti e inconvenienti gravi e la pubblicazione della relazione finale, la definizione di "rappresentante accreditato", l'allineamento delle disposizioni sulla notifica e la divulgazione delle relazioni finali, l'agevolazione dell'ingresso degli investigatori, i diritti degli esperti, la consultazione dei progetti di raccomandazioni di sicurezza, gli esempi di inconvenienti gravi e la delega delle inchieste.

L'emendamento proposto dell'annesso 13 dovrebbe entrare in vigore a decorrere da luglio 2019 ed applicarsi dal 5 novembre 2020.

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

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

La modifica principale introdotta dalla proposta di emendamento 17 dell'annesso 13 ("la proposta") è connessa allo svolgimento tempestivo di inchieste su incidenti e inconvenienti gravi e alla pubblicazione della relazione finale. Si basa su una raccomandazione della seconda conferenza ad alto livello sulla sicurezza (HLSC2015). Vi sono stati casi in cui lo Stato in cui si è verificato un incidente non ha condotto l'inchiesta né ha accettato di delegarla, sebbene lo Stato dell'esercente o lo Stato di costruzione/progettazione ritenesse necessario svolgere un'inchiesta sull'evento. Va osservato che determinate norme e prassi raccomandate (SARP) autorizzano lo Stato in cui si è verificato un incidente a delegare l'inchiesta, ma non esistono SARP o altri criteri che autorizzino gli Stati a richiedere la delega di un'inchiesta. L'HLSC2015 ha ritenuto che alcune inchieste non potessero essere condotte dallo Stato in cui si è verificato un incidente e ha raccomandato che l'ICAO riesamini le disposizioni pertinenti di cui all'annesso 13, tenendo debitamente conto dei casi in cui lo Stato in cui si è verificato l'incidente non conduce l'inchiesta invocata nell'annesso 13 e non intende delegare l'inchiesta ad un altro Stato. Si ricorda che lo Stato in cui si è verificato l'incidente è assoggettato ad obblighi di inchiesta, come previsto nell'annesso 13; la proposta si applicherebbe nel caso in cui il mancato adempimento di tali obblighi comporti effetti negativi sulla sicurezza.

Le "prassi raccomandate" proposte<sup>1</sup> riguardano il caso in cui lo Stato che, a norma dell'annesso 13, è incaricato dell'inchiesta (lo Stato in cui si è verificato l'incidente o lo Stato di immatricolazione, a seconda dei casi) non adempie i propri obblighi. Altri Stati individuati nell'annesso possono quindi "richiedere" una delega. Nel caso in cui lo Stato incaricato dell'inchiesta in virtù dell'annesso 13 non intraprenda alcuna azione, le raccomandazioni stabiliscono che lo Stato richiedente deve avviare e condurre l'inchiesta con le informazioni disponibili. Tuttavia, qualora lo Stato in cui si è verificato l'incidente si rifiuti di delegare l'inchiesta, il che rappresenta uno dei possibili esiti, lo Stato richiedente non condurrebbe l'inchiesta.

Di norma il problema che ha indotto tale modifica non dovrebbe sorgere tra gli Stati membri dell'Unione. L'articolo 5 del regolamento (UE) n. 996/2010 stabilisce l'obbligo di svolgere un'inchiesta e di definire l'ambito di applicazione e l'ampiezza delle inchieste di sicurezza nonché quale Stato membro è incaricato dell'inchiesta a seconda dei casi. Qualora uno Stato membro non rispetti tali obblighi, ciò costituirebbe una violazione del diritto dell'Unione e la Commissione sarebbe autorizzata ad avviare un procedimento di infrazione. Se tuttavia l'emendamento proposto dovesse essere adottato, il mancato assolvimento dei propri obblighi di inchiesta da parte di uno Stato membro [vale a dire a norma del regolamento (UE) n. 996/2010 e, analogamente, dell'annesso 13 della convenzione di Chicago] potrebbe dare adito ad un'azione a norma dei nuovi punti 5.1.3 e 5.3.2 dell'annesso 13, a seconda dei casi.

Un'altra questione riguardante lo svolgimento tempestivo di inchieste è correlata alla pubblicazione tardiva o alla mancata pubblicazione della relazione finale. Da un esame di 1 157 incidenti mortali, verificatisi tra il 1990 e il 2016, che hanno coinvolto aeromobili con una massa massima certificata al decollo (MCTOM) superiore a 5 700 kg, è emerso che il 59 % delle relazioni finali non era disponibile al pubblico. La mancanza di tali relazioni finali desta notevole preoccupazione, dato che non sono disponibili informazioni importanti in materia di sicurezza per intraprendere azioni di sicurezza. In alcuni casi gli Stati che hanno partecipato a tali inchieste erano a conoscenza di problematiche relative alla sicurezza ma non hanno potuto divulgare le informazioni in quanto spettava allo Stato che conduceva l'inchiesta renderle pubbliche, o nella relazione finale o in una dichiarazione intermedia.

---

<sup>1</sup> Tali elementi costituiranno i punti 5.1.3 e 5.3.2 dell'annesso 13 della convenzione di Chicago.

A tale proposito, qualora lo Stato che conduce l'inchiesta non pubblichi la relazione finale o una dichiarazione intermedia in tempi ragionevoli, la "prassi raccomandata"<sup>2</sup> autorizzerebbe gli Stati che partecipano all'inchiesta a richiedere il consenso per rilasciare una dichiarazione sulle problematiche relative alla sicurezza. Un siffatto meccanismo non è contemplato dal regolamento (UE) n. 996/2010, né sarebbe necessario (si rimanda a quanto precedentemente affermato in merito alla delega).

Va osservato che le due voci summenzionate, presentate come "prassi raccomandate" modificano la situazione giuridica in materia, nel senso che incidono sulla ripartizione dei compiti tra gli Stati dell'ICAO, come risultante dalle norme ora in vigore.

Gli ulteriori ambiti in cui la commissione d'inchiesta sugli incidenti (AIGP/3) ha raccomandato, nel quadro della proposta di emendamento 17 dell'annesso 13, di introdurre modifiche, sono i seguenti: la definizione di "rappresentante accreditato", l'allineamento delle disposizioni sulla notifica e la divulgazione delle relazioni finali, l'agevolazione dell'ingresso degli investigatori, i diritti degli esperti, la consultazione dei progetti di raccomandazioni di sicurezza, gli esempi di inconvenienti gravi e la delega delle inchieste.

Per quanto riguarda la modifica della definizione di "rappresentante accreditato", il testo proposto è conforme all'articolo 2, punto 2), del regolamento (UE) n. 996/2010, che definisce il "rappresentante accreditato" e stabilisce che un rappresentante accreditato designato da uno Stato membro proviene da un'autorità investigativa per la sicurezza. Tutti gli Stati membri dell'Unione hanno istituito un'autorità investigativa per la sicurezza aerea permanente e indipendente.

Per quanto attiene all'allineamento delle disposizioni in materia di notifica e divulgazione delle relazioni finali, gli emendamenti proposti allineano varie disposizioni dell'annesso 13 al resto dell'annesso. È opportuno valutare l'impatto di tali modifiche sulle norme dell'Unione e, ove necessario, notificare le differenze.

L'emendamento proposto della nota 2 del punto 5.24 sull'agevolazione dell'ingresso degli investigatori intende ricordare agli Stati membri che la conclusione di accordi preliminari tra le autorità investigative e le autorità doganali all'interno di uno Stato può accelerare l'ingresso del personale d'inchiesta e delle necessarie apparecchiature. L'articolo 12 del regolamento (UE) n. 996/2010 contribuisce all'attuazione di tale obiettivo prevedendo la conclusione di accordi preliminari con altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all'inchiesta di sicurezza, al fine di consentire che l'inchiesta tecnica sia condotta con diligenza ed efficienza.

Per evitare possibili confusioni tra i diritti di un esperto e quelli di un rappresentante accreditato, si propone di sopprimere il termine "*participation*" (partecipazione) dal titolo del punto 5.27 poiché presenta similitudini con quelli dei punti 5.18 e 5.23, in virtù dei quali gli Stati partecipanti sono autorizzati a nominare rappresentanti accreditati ai fini dell'inchiesta. È opportuno valutare l'impatto di tali modifiche sulle norme dell'Unione e, ove necessario, notificare le differenze.

La nota proposta per il punto 6.8 mira a informare lo Stato che conduce un'inchiesta in merito alla possibilità di coordinare la stesura di progetti di raccomandazioni di sicurezza con gli Stati che hanno partecipato all'inchiesta. Il testo è in linea con l'articolo 17 del regolamento (UE) n. 996/2010, in conformità al quale le autorità unionali competenti per gli incidenti nel settore dell'aviazione trasmettono, in qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, previa debita consultazione delle parti interessate, le raccomandazioni di sicurezza che ritengono necessarie.

---

<sup>2</sup> Tale elemento costituirà il punto 6.6.1 dell'annesso 13 della convenzione.

Gli emendamenti proposti dell'allegato C "*List of examples of serious incidents*" (Esempi di inconvenienti gravi) mirano ad assistere le autorità investigative per la sicurezza aerea nel determinare se un evento costituisce un incidente, un incidente grave o un semplice inconveniente. L'elenco non è esauriente e in futuro verrà aggiornato per tenere conto di nuovi pericoli, come i velivoli senza pilota o le violazioni della cibersicurezza. Contiene inoltre brevi orientamenti, destinati alle autorità investigative per la sicurezza aerea, in cui si consiglia di applicare un'analisi basata sui rischi per determinare se un inconveniente costituisce un inconveniente grave. Si propone di includere nell'allegato C una versione semplificata della matrice di classificazione dei rischi degli eventi (*event risk classification - ERC*) elaborata dal gruppo di lavoro sulle soluzioni in materia di gestione dei rischi nel settore dell'aviazione (ARMS).

Nell'allegato "Esempi di inconvenienti gravi" del regolamento (UE) n. 996/2010 figurano esempi tipici di inconvenienti che possono costituire inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di "inconveniente grave". L'Unione accoglie pertanto con favore le iniziative che potrebbero contribuire a una definizione armonizzata del concetto di inconveniente grave. Le aggiunte suggerite non corrispondono agli esempi contenuti nell'allegato del regolamento (UE) n. 996/2010. Esse appaiono tuttavia ragionevoli e improntate allo stesso spirito degli esempi già figuranti nell'elenco. Qualora uno o più di tali esempi dovesse dare adito a problemi, è comunque possibile notificare le differenze in una fase successiva.

La modifica proposta dell'allegato F "*Investigation delegation agreements*" (Accordi di delega dell'inchiesta) è riferita agli accordi di delega, parziale o totale, dell'inchiesta di sicurezza. Tale proposta riguarda l'importanza di operare una distinzione tra l'avvio e la condotta di un'inchiesta e le responsabilità dello Stato cui l'inchiesta è delegata. Essa introduce la possibilità di delegarla ad un'organizzazione regionale responsabile delle inchieste su incidenti e inconvenienti (RAIO).

Il regolamento (UE) n. 996/2010 contiene vari articoli che trattano tale materia. L'articolo 6 riguarda la cooperazione tra le autorità investigative per la sicurezza e conferisce a un'autorità investigativa per la sicurezza la possibilità, previo comune accordo, di delegare il compito di condurre un'inchiesta su un incidente o un inconveniente grave a un'altra autorità investigativa. L'articolo 7 istituisce la rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA), sostenuta dalla Commissione europea e che ha tra i suoi obiettivi quello di fornire l'assistenza appropriata, su richiesta delle autorità investigative per la sicurezza ai fini dell'applicazione dell'articolo 6, ivi compreso, tra l'altro, l'elenco degli investigatori, delle apparecchiature e delle capacità disponibili negli altri Stati membri, a cui può ricorrere l'autorità incaricata di un'inchiesta. Per informazione, l'ENCASIA è già stata inserita in qualità di RAIO nel registro ICAO. Il regolamento (UE) n. 996/2010 non consente tuttavia che un'autorità investigativa per la sicurezza (ENCASIA) deleghi un'inchiesta a una RAIO.

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

La proposta di posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione è quella di sostenere l'emendamento proposto nella sua interezza.

Corrisponde al vero che, accanto ai casi in cui la normativa unionale è già in linea con le modifiche proposte dall'emendamento 17, vi sono alcuni punti in cui l'allineamento manca o non è certo.

Sussistono tuttavia importanti argomentazioni a favore del sostegno all'emendamento come presentato, fermo restando che la decisione in merito all'opportunità di modificare il

regolamento (UE) n. 996/2010 riguardo a taluni dettagli e/o all'eventuale notifica delle differenze in conformità all'articolo 38 della convenzione di Chicago può essere adottata in una fase successiva.

Il primo motivo per sostenere l'emendamento risiede nel fatto che esso è il frutto di un consenso internazionale raggiunto da esperti provenienti da un ampio ventaglio di Stati membri dell'ICAO, tra cui una serie di esperti degli Stati membri dell'Unione europea. L'obiettivo comune dei vari elementi dell'emendamento consiste nel miglioramento del sistema internazionale di inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti aerei. L'adozione di una posizione in virtù della quale l'emendamento proposto non è sostenuto dagli Stati membri dell'Unione rischierebbe di minare gli sforzi compiuti in tal senso a livello internazionale. In secondo luogo, è essenziale che l'emendamento 17 sia sostenuto nella sua interezza in quanto introduce una serie di modifiche interconnesse. La decisione di sostenere solo parti dell'emendamento 17 determinerebbe una perturbazione della logica interna dell'emendamento proposto e comporterebbe il rischio di ulteriori disallineamenti delle norme di cui all'annesso 13. Va infine osservato che, sebbene il quadro normativo europeo nel settore delle inchieste di sicurezza del settore aereo possa essere considerato completo ed efficace, in una serie di altri Stati membri dell'ICAO la situazione è diversa.

Come già indicato, quanto sopra non pregiudica la possibilità di valutare, in una fase successiva, se l'Unione debba modificare le proprie norme e/o decidere che le differenze vengano notificate. In entrambi i casi, la Commissione adotterebbe le iniziative necessarie. In particolare, qualora rilevasse l'esigenza di notificare una differenza, presenterebbe una corrispondente proposta di decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

#### **4. BASE GIURIDICA**

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

###### *4.1.1. Principi*

L'articolo 2018, 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, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>3</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>4</sup>.

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

L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale

<sup>3</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, Causa C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>4</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, Causa C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

L'atto che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è chiamata ad adottare costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto ha effetti giuridici in quanto modifica una serie di norme che sono in grado di determinare un obbligo giuridico vincolante in virtù del diritto internazionale.

Inoltre l'emendamento introduce una serie di modifiche definite "raccomandazioni". Nonostante la loro denominazione, tali "raccomandazioni" sono di natura tale da modificare la situazione giuridica codificata dalle norme ora in vigore.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo.

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

## **4.2. Base giuridica sostanziale**

### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del 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, del 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 previsto riguardano la politica comune dei trasporti.

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

## **4.3. Conclusioni**

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del 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 dell'emendamento 17 dell'annesso 13**

### **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 di Chicago 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 norme e prassi raccomandate internazionali.
- (4) Nel corso della sua 216<sup>a</sup> sessione, che avrà inizio il 14 febbraio 2019, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 17 dell'annesso 13 della convenzione di Chicago relativo alla segnalazione e allo svolgimento tempestivo di inchieste su incidenti e inconvenienti.
- (5) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Consiglio dell'ICAO, poiché l'emendamento proposto ha effetti giuridici e sarà tale, in toto o in parte, da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento e del Consiglio<sup>5</sup>.
- (6) L'emendamento ha lo scopo di introdurre le modifiche seguenti: per quanto riguarda lo svolgimento tempestivo di inchieste su incidenti e inconvenienti gravi e la pubblicazione della relazione finale, la definizione di "rappresentante accreditato", l'allineamento delle disposizioni sulla notifica e la divulgazione delle relazioni finali, l'agevolazione dell'ingresso degli investigatori, i diritti degli esperti, la consultazione dei progetti di raccomandazioni di sicurezza, esempi di inconvenienti gravi e la delega delle inchieste.
- (7) L'Unione sostiene con forza gli sforzi compiuti dall'ICAO per migliorare la sicurezza del settore aereo, garantendo un elevato livello di efficienza, tempestività e qualità delle inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea.

---

<sup>5</sup> 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).

- (8) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa 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 216<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO") è quella di sostenere la proposta di emendamento 17 dell'annesso 13 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), fatto salvo il diritto di notificare le differenze conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago.

*Articolo 2*

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO esprimono 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*