



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.10.2007  
COM(2007) 631 definitivo

2005/0228 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea**

**1- ANTECEDENTI**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2005) 579 def. - 2005/0228COD):	18 novembre 2005
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	21 aprile 2006
Data del parere del Parlamento europeo, prima lettura:	14 marzo 2007
Data di adozione della posizione comune (all'unanimità)	15.10.2007

**2- OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

La proposta della Commissione mira ad estendere le regole comuni di sicurezza alle operazioni di volo, alle licenze dei piloti e alla sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi. Intende inoltre rafforzare i controlli e le sanzioni nel caso di mancato rispetto di queste regole e, sulla base dell'esperienza acquisita, migliorare il funzionamento dell'AESA.

- Operazioni di volo: la proposta di regolamento estende le regole comuni a tutte le attività aeree e l'obbligo di certificazione a tutti gli operatori commerciali. Per le operazioni non commerciali, le regole sarebbero adattate alla complessità degli aeromobili utilizzati e non richiederebbero la certificazione.

- Licenze dei piloti: la proposta di regolamento impone alla maggior parte dei piloti che operano nella Comunità la detenzione di una licenza concessa in base a requisiti comuni riguardanti le loro conoscenze teoriche e pratiche e la loro idoneità fisica. Gli organismi di formazione dei piloti, i centri e il personale incaricato di attestare la loro idoneità fisica nonché i dispositivi di simulazione di volo dovrebbero, anch'essi, essere certificati in base a regole comuni. Mentre il trasporto commerciale sarebbe soggetto ai requisiti minimi, gli altri settori dell'aviazione beneficerebbero di regole adatte alla complessità degli aeromobili e a quella dello spazio aereo in cui operano.

- Aeromobili dei paesi terzi: la proposta di regolamento assoggetta alle regole comuni gli aeromobili dei paesi terzi che operano nella Comunità, nei limiti consentiti dalla convenzione di Chicago. Inoltre stabilisce che un operatore straniero può effettuare operazioni commerciali

nella Comunità solo a condizione di ottenere un'adeguata autorizzazione concessa dall'AESA. Questa autorizzazione attesta la capacità dell'operatore interessato a rispettare le norme dell'ICAO e, se applicabili, le regole comuni di sicurezza.

- Controlli e sanzioni: La proposta rafforza gli obblighi degli Stati membri e concede dei poteri all'AESA in materia di controlli degli aeromobili. Istituisce inoltre dei meccanismi di sanzione che devono obbligatoriamente essere attuati, dalla Comunità o dai suoi Stati membri, in caso di mancato rispetto delle regole comuni.

### **3- OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE**

Il Consiglio ha apportato modifiche di carattere generale alla proposta della Commissione, che sono accettabili in quanto consentirebbero di conseguire gli obiettivi stabiliti.

Nell'insieme, le disposizioni di base della proposta della Commissione sono riprese dal testo approvato dagli Stati membri. Quelle relative alle sanzioni in caso di mancato rispetto delle regole comuni sono persino state rafforzate nel corso dei dibattiti. Nella forma, invece, il testo della Commissione è stato profondamente modificato, in quanto gli Stati membri hanno voluto che la situazione dei vettori dei paesi terzi fosse trattata in articoli separati. Infine è opportuno sottolineare che le proposte relative al miglioramento della *governance* dell'AESA sono state in gran parte respinte dal Consiglio. D'altra parte il Consiglio ha preferito limitare allo stretto necessario i poteri di certificazione affidati all'Agenzia. Visti i limiti delle risorse dell'Agenzia, la Commissione ha accettato questa restrizione.

La Commissione ha accolto interamente o parzialmente 14 dei 31 emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura.

Di questi 31 emendamenti, nella sua posizione comune, il Consiglio ne ha ripresi 8 alla lettera.

### **4- OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE**

#### **4.1 Emendamenti accolti dalla Commissione e integrati totalmente o parzialmente nella posizione comune**

I riferimenti di cui ai paragrafi seguenti sono riferimenti ai considerando e agli articoli della posizione comune.

Emendamento 10: all'articolo 8, paragrafo 4, si precisa che il personale di cabina impegnato in operazioni commerciali deve essere in possesso di un attestato come quello descritto alla lettera d) della norma OPS 1.1005, di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (UE OPS); a discrezione dello Stato membro, l'attestato può essere rilasciato da operatori o centri di addestramento approvati.

Emendamento 14: questo emendamento introduce all'articolo 11, paragrafi 2 e 3, delle misure correttive e di salvaguardia destinate ad essere applicate dalla Commissione in caso di mancata conformità o di conformità non effettiva di un certificato concesso conformemente al regolamento.

Emendamento 15: facendo riferimento, all'articolo 13, ai criteri che devono soddisfare gli enti qualificati cui possono essere assegnati compiti di certificazione, questo emendamento mira a semplificare il testo proposto dalla Commissione.

Emendamento 19: l'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), prevede che il consiglio di amministrazione trasmetta ogni anno all'autorità di bilancio qualsiasi informazione utile riguardante i risultati delle procedure di valutazione. L'emendamento stabilisce che ciò avverrà in particolare per le informazioni relative agli effetti o alle conseguenze di modifiche apportate ai compiti assegnati all'Agenzia.

Emendamento 22: l'idea di istituire un comitato esecutivo in seno al Consiglio di amministrazione dell'Agenzia non è stata accolta.

Emendamento 23: l'articolo 55 prevede che il programma di lavoro annuale dell'Agenzia precisi chiaramente i mandati e i compiti dell'Agenzia che sono stati aggiunti, modificati o soppressi rispetto all'anno precedente.

Emendamento 24: l'articolo 56 stabilisce che la relazione generale dell'Agenzia deve descrivere chiaramente gli effetti e le conseguenze delle modifiche apportate ai compiti assegnati all'Agenzia.

Emendamento 29 (in parte): questo emendamento specifica che le regole di attuazione devono basarsi su una valutazione dei rischi ed essere proporzionate alla portata e all'ambito delle operazioni. Il Parlamento aveva proposto di inserire queste disposizioni nell'allegato IV, mentre il Consiglio, come suggerito dalla Commissione, ha ritenuto più opportuno inserirle nel cuore del regolamento, all'articolo 8, paragrafo 6.

Il testo della posizione comune contiene altresì la disposizione che i diritti sono entrate con destinazione specifica. Questa disposizione riveste particolare importanza per garantire una certa stabilità del bilancio dell'Agenzia per quanto concerne l'attività di certificazione. Il Consiglio ha inoltre effettuato un consolidamento dei considerando.

#### **4.2 Emendamenti accolti dalla Commissione ma non integrati nella posizione comune**

Si tratta degli emendamenti 2, 8 e 21 nella loro integralità e di parte degli emendamenti 4, 13 e 16.

L'emendamento 2 consisteva in un considerando sulla necessità per l'Agenzia di fornire informazioni utili per l'aggiornamento della "lista nera" (regolamento (CE) n. 2111/2005).

L'emendamento 8 si riferisce alla necessità di tener conto anche dei progressi scientifici e tecnici nell'elaborazione delle regole di attuazione dell'articolo 7, paragrafo 7 (piloti).

L'emendamento 21: il testo della posizione comune non riprende né la proposta della Commissione né le modifiche proposte dal Parlamento per quanto riguarda il peso dei voti dei rappresentanti della Commissione in seno al consiglio di amministrazione dell'Agenzia.

Emendamento 4: il Consiglio non ha accolto le proposte di modifica della definizione di “ente qualificato” avanzate dal Parlamento. Tuttavia la definizione scelta dal Parlamento non è molto diversa.

Il Consiglio ha ritenuto che le disposizioni che invitano gli Stati membri a far circolare qualsiasi informazione riguardante la scorretta applicazione del regolamento sono già presenti in vari punti del testo della posizione comune e pertanto non ha accolto l'emendamento 13.

L'emendamento 16, che prevede disposizioni destinate a proteggere le fonti di informazioni, è stato inserito nel testo della posizione comune, l'unica differenza risiede nell'uso della parola “diritto penale” rispetto al “diritto criminale” proposto dal Parlamento.

In sintesi, ad eccezione dell'emendamento 21, gli altri emendamenti ripresi qui sopra non pongono problemi agli Stati membri, si tratta solo di piccole modifiche di redazione e non di contenuto.

#### **4.3 Emendamenti respinti dalla Commissione e non ripresi nella posizione comune**

Si tratta degli emendamenti 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 e orale.

- L'emendamento 1 propone di ampliare il campo di applicazione dell'AESA alla sicurezza aerea. La Commissione ritiene che ciò non spetti all'Agenzia le cui competenze tecniche sono strettamente legate agli aspetti di sicurezza.
- Gli emendamenti 5, 6, 7 e 30 e l'emendamento orale mirano ad escludere, per ragioni commerciali, alcuni modelli di aerei e di elicotteri. La Commissione ritiene che ciò non avverrebbe a svantaggio di un adeguato livello di controllo della sicurezza e dunque non ha accolto le proposte del Parlamento europeo.
- Gli emendamenti 9 e 11 sono stati rifiutati dalla Commissione in quanto avrebbero impedito di imporre procedure di certificazione ad operatori non commerciali che utilizzano aerei complessi e potenti.
- L'emendamento 12 che a mira a introdurre il reciproco riconoscimento per il personale di cabina non è stato accolto in quanto si sovrappone all'articolo 11 (reciproco riconoscimento).
- L'emendamento 17 riguarda una disposizione che consente all'Agenzia di infliggere sanzioni pecuniarie ai suoi amministrati in caso di infrazioni non particolarmente gravi per le quali il ritiro del certificato sarebbe sproporzionato. Questo emendamento non può essere accolto in quanto solleva quesiti giuridici e istituzionali e problemi pratici che richiedono un esame approfondito.

- L'emendamento 18 è contrario, non solo alle regole contenute nel "Regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee", ma anche all'attuale politica della Comunità per quanto concerne le competenze linguistiche del personale.
- La Commissione ritiene che l'emendamento 20 non possa essere accolto perché la nomina dei membri del consiglio di amministrazione dell'Agenzia spetta gli Stati membri e non al Parlamento europeo in quanto l'Agenzia è chiamata a svolgere compiti per conto degli Stati membri.
- Con l'emendamento 25, il Parlamento desidera garantire l'indipendenza dell'Agenzia da qualsiasi forma di ingerenza da parte di enti privati. La Commissione e il Consiglio condividono questo obiettivo ma sono convinti che il testo attuale non apra la strada a queste possibilità in quanto le proibisce espressamente.
- Gli emendamenti 3, 26, 27 e 28 riguardano la questione degli oneri applicati dall'Agenzia per le sue attività di certificazione.
  - Il Parlamento europeo chiede due decisioni separate: la prima concernente lo stanziamento destinato ai diritti di certificazione e la seconda per le altre risorse. Il Parlamento europeo chiede inoltre di poter destinare parte della sovvenzione europea all'attività di certificazione.
  - La Commissione non accetta questi emendamenti in quanto il primo contravviene al principio di unicità del bilancio e il secondo priverebbe l'Agenzia di circa il 40% delle risorse finanziarie destinate allo sviluppo della regolamentazione di sicurezza, al controllo di conformità degli Stati membri e all'analisi degli incidenti. Ciò avverrebbe a vantaggio di alcuni gruppi industriali che non dovrebbero più pagare per alcune attività destinate a garantire che i loro prodotti sia mantenuti a livello di sicurezza necessario.

## **5- CONCLUSIONE**

La Commissione ritiene che la posizione comune non comprometta gli obiettivi fondamentali né lo spirito della sua proposta e può pertanto approvarla.

Allegato: Dichiarazioni della Commissione

## ALLEGATO

### **Dichiarazione unilaterale della Commissione**

concernente l'articolo 10, paragrafo 3, l'articolo 24, paragrafo 2, e l'articolo 54, paragrafo 1,  
"Indagini dell'AESA"

1. La Commissione conferma che le formulazioni rispettive dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 24, paragrafo 2, e dell'articolo 54, paragrafo 1, non modificano il ruolo attuale degli Stati membri per quanto riguarda il controllo, in primis, delle imprese di cui sono responsabili e delle ispezioni al suolo, ivi comprese le decisioni relative all'immobilizzazione al suolo degli aeromobili.
2. Queste disposizioni danno semplicemente all'Agenzia la possibilità di effettuare delle ispezioni di aeromobili ai fini:
  - a) delle procedure di certificazione che effettua nell'ambito dei compiti che le incombono ai sensi del presente regolamento;
  - b) delle ispezioni di normalizzazione di cui all'articolo 24, paragrafo 1;
  - c) delle ispezioni di imprese destinate a controllare il rispetto della legislazione comunitaria pertinente in situazioni di potenziale insicurezza, in cooperazione con gli Stati membri.
3. L'articolo 10 limita espressamente agli Stati membri la possibilità di immobilizzare degli aeromobili a terra. In nessun caso l'Agenzia può immobilizzare un aeromobile al suolo.

Quando si rileva una carenza in materia di sicurezza, spetta all'Agenzia informarne gli Stati membri interessati e la Commissione.

I poteri dell'Agenzia sono limitati al ritiro/alla sospensione dei certificati/delle autorizzazioni che concede.

### **Dichiarazione unilaterale della Commissione**

concernente l'articolo 7, paragrafo 7, "licenza di pilota amatoriale"

La Commissione conferma che, nell'elaborazione delle regole di attuazione per l'articolo 7 relativo alle licenze di pilota amatoriale, si accorderà sempre la priorità alla sicurezza. In particolare, le regole di attuazione limiteranno i privilegi associati a queste licenze in funzione del livello di formazione dei piloti in questione, esigenza che il considerando 9 e l'articolo 7, paragrafo 6, lettera c), rendono obbligatoria.

### **Dichiarazione congiunta del Consiglio e della Commissione**

concernente l'articolo 69, paragrafo 2, "Entrata in vigore"

Il Consiglio e la Commissione convengono di fare in modo che le regole di attuazione di cui all'articolo 69, paragrafo 2, siano elaborate e adottate quanto prima possibile, prima del termine stabilito dal suddetto articolo, vista la complessità tecnica di tali regole.