



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

ALLEGATO

della

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

Il programma europeo di sicurezza aerea

Indice

1.	POLITICHE, OBIETTIVI E RISORSE EUROPEI DI SICUREZZA	6
1.1.	Il Sistema europeo di sicurezza aerea	6
1.2.	Il sistema europeo di sicurezza aerea e l'ICAO.....	7
1.3.	Il quadro legislativo dell'Unione in materia di sicurezza aerea e protezione dell'ambiente	8
1.3.1.	Struttura del quadro legislativo dell'Unione nel settore della sicurezza	8
1.3.2.	Regolamento (UE) 2018/1139 e norme associate	14
1.3.3.	Inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.....	23
1.3.4.	Segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile	23
1.3.5.	Elenco UE dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'UE	23
1.4.	Responsabilità e obblighi di rendicontazione in materia di sicurezza nell'Unione europea	24
1.4.1.	Processo decisionale nell'ambito dell'Unione europea.....	24
1.4.2.	Competenze e responsabilità in materia di sicurezza aerea nell'ambito del sistema europeo di sicurezza	25
1.5.	Inchiesta sugli incidenti e sugli inconvenienti	34
1.5.1.	Norme applicabili.....	34
1.5.2.	Raccomandazioni di sicurezza	35
1.5.3.	Cooperazione con altri enti	35
1.6.	Applicazione	36
1.6.1.	Applicazione nei confronti degli Stati membri	36
1.6.2.	Applicazione nei confronti delle organizzazioni regolamentate del settore	37
2.	GESTIONE A LIVELLO EUROPEO DEI RISCHI PER LA SICUREZZA.....	39
2.1.	Raccolta, analisi e scambio dei dati di sicurezza	40
2.2.	Gestione a livello UE dei rischi per la sicurezza: il processo di elaborazione e aggiornamento del piano europeo per la sicurezza aerea.....	42
2.2.1	Il piano europeo per la sicurezza aerea: dimensione internazionale	45
2.3.	Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza	47
2.3.1	Accordo sulla prestazione di sicurezza delle organizzazioni.....	47
2.3.2	Prestazione di sicurezza degli Stati membri.....	48
2.3.3	Il rapporto annuale sulla sicurezza.....	48
2.4.	Obblighi di gestione della sicurezza di autorità e organizzazioni.....	49
3.	GARANZIA DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO.....	50
3.1	Sorveglianza della sicurezza	50
3.1.1	Controllo dell'applicazione delle norme negli Stati membri.....	50
3.1.2	Sorveglianza nei confronti delle organizzazioni certificate	51

3.2	Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, dei settori che più preoccupano o che ne hanno maggiore bisogno	51
3.2.1	Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, del monitoraggio degli Stati membri	51
3.2.2	Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, nei confronti dell'industria.....	52
4.	PROMOZIONE DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO	54
4.1	Attività a livello UE	55
4.1.1	Comunicazione in materia di sicurezza.....	55
4.2	Formazione a livello UE	56
	Elenco degli acronimi.....	58

Tabella 1.	Legislazione dell'Unione europea applicabile nel settore della sicurezza aerea e della protezione dell'ambiente.....	9
------------	--	---

Tabella 2.	Autorità competenti in conformità alle norme UE	25
------------	---	----

Figura 1.	Interrelazione tra le parti interessate del sistema europeo di sicurezza	28
-----------	--	----

Figura 2.	Il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza	41
-----------	---	----

Figura 3.	Relazione tra EASP, EPAS e altri programmi e piani	43
-----------	--	----

INTRODUZIONE

Il presente documento espone il programma europeo di sicurezza aerea, illustrando l'insieme applicabile delle norme dell'aviazione adottate a livello dell'Unione, unitamente alle attività e alle procedure utilizzate per la gestione congiunta della sicurezza dell'aviazione civile a livello di Unione.

Il programma europeo di sicurezza aerea corrisponde funzionalmente, a livello UE, al programma nazionale di sicurezza quale descritto nell'annesso 19 della convenzione di Chicago. Il regolamento (UE) 2018/1139 ha introdotto un nuovo capo obbligatorio sulla gestione della sicurezza aerea nel quadro giuridico dell'aviazione dell'UE. Prevede, tra l'altro, che la Commissione adotti, pubblici e aggiorni un documento (il "programma europeo di sicurezza aerea") che descrive il funzionamento del sistema europeo di sicurezza aerea, le norme, le attività e le procedure utilizzate per gestire la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione conformemente al suo quadro giuridico.

Tale programma illustra le modalità di gestione della sicurezza aerea da una prospettiva europea. Dato che numerose norme e attività relative alla sicurezza aerea sono attualmente adottate e coordinate a livello UE, gli Stati membri devono fare riferimento al programma europeo di sicurezza aerea nei propri programmi nazionali di sicurezza. Questo è il motivo per cui il programma europeo di sicurezza aerea comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza nazionale descritti nelle norme e nelle pratiche raccomandate internazionali. L'UE ha legiferato in alcuni settori della sicurezza aerea e di fatto gli Stati membri non possono descrivere come sia gestita la sicurezza al loro interno prescindendo dalla dimensione UE. Inoltre nella maggior parte dei settori oggetto della convenzione di Chicago, gli Stati hanno trasferito la loro competenza all'Unione. Il programma europeo di sicurezza aerea spiega altresì come l'UE affronti gli obblighi internazionali derivanti da detto trasferimento di responsabilità.

Il programma europeo di sicurezza aerea rispetta il formato e la struttura di un programma nazionale di sicurezza quale descritto in dettaglio nell'annesso 19 della convenzione di Chicago.

Il programma europeo di sicurezza aerea descrive inoltre le procedure di elaborazione, adozione, aggiornamento e attuazione del piano europeo per la sicurezza aerea.

L'obiettivo del programma europeo di sicurezza aerea è garantire che il sistema di gestione della sicurezza aerea dell'Unione europea porti al più alto livello di prestazione di sicurezza, che sia uniforme in tutta l'Unione e che migliori progressivamente nel tempo, in considerazione anche di altri obiettivi pertinenti quali la protezione dell'ambiente.

Nel descrivere le procedure utilizzate per la gestione congiunta della sicurezza a livello europeo e in particolare il modo in cui la Commissione europea (di seguito "la Commissione"), gli Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea collaborino per individuare i pericoli e adottare le opportune azioni per mitigare i rischi per la sicurezza, il programma europeo di sicurezza aerea contribuisce al raggiungimento degli obiettivi ambiziosi definiti a livello dell'Unione in materia di sicurezza per tutta l'UE. Esso garantisce pertanto che tutti i soggetti coinvolti siano consapevoli delle proprie responsabilità e che sia posto in essere l'insieme delle norme e dei processi finalizzati a rafforzare la sicurezza aerea e quindi contribuire alla prevenzione degli incidenti nella regione europea e non solo.

TERMINOLOGIA

Nel contesto del presente documento:

- per "Stati membri", si intendono i 27 Stati membri dell'UE;
- per "Stati membri dell'AESA", si intendono i 27 Stati membri dell'UE, più Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera;
- per "Stati EUR ICAO", si intendono i 55 Stati della regione ICAO EUROPA, che comprende tutti gli Stati membri dell'UE;
- per "regolamento di base" si intende il 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 aerea¹; e
- per "rete di analisti" o "NoAs" si intende la "rete di analisti della sicurezza aerea" di cui al regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile².

1 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 e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

2 Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

1. POLITICHE, OBIETTIVI E RISORSE EUROPEI DI SICUREZZA

1.1. Il Sistema europeo di sicurezza aerea

Il sistema europeo di sicurezza aerea contiene regole e procedure utilizzati per gestire la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione in conformità con il regolamento (UE) 2018/1139. Tali norme e procedure garantiscono un livello elevato di sicurezza nell'aviazione civile, armonizzano gli aspetti della sicurezza e facilitano la libera circolazione di prodotti, servizi, persone e capitali coinvolti nell'aviazione civile.

Analogamente, il sistema:

- migliora la competitività dell'industria aeronautica dell'Unione;
- promuove l'efficienza in termini di costi, tra l'altro, evitando le duplicazioni, e promuovendo l'efficacia dei processi di regolamentazione, certificazione e sorveglianza nonché un uso efficiente delle relative risorse a livello dell'Unione e nazionale;
- fornisce assistenza agli Stati membri nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento dei loro obblighi in applicazione della convenzione di Chicago, garantendo un'interpretazione comune e l'attuazione uniforme e tempestiva delle disposizioni della medesima;
- promuove in tutto il mondo l'approccio dell'Unione in materia di standard e norme dell'aviazione civile, istituendo una cooperazione appropriata con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali; e
- promuove l'interoperabilità tecnica e operativa e la condivisione delle migliori prassi amministrative.

Il sistema di gestione della sicurezza aerea si basa su una stretta collaborazione tra la Commissione, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (di seguito "AESA" o "Agenzia"), gli Stati membri e l'industria aeronautica.

Il livello di protezione elevato e uniforme dei cittadini europei e dei passeggeri si fonda principalmente sull'adozione di norme di sicurezza comuni e su misure che assicurano che i prodotti, le persone e le organizzazioni³ all'interno dell'UE si conformino a tali norme, nonché su procedure efficienti di gestione dei rischi per la sicurezza a livello regionale, statale e di settore. L'articolo 85 del regolamento (UE) 2018/1139 prevede un sistema di applicazione nel contesto del quale l'Agenzia assiste la Commissione nel monitoraggio dell'applicazione da parte degli Stati membri di tale regolamento e dei suoi atti delegati e di esecuzione.

Integrano il sistema le inchieste approfondite sugli incidenti e sugli inconvenienti che consentono di individuare le lacune nella sicurezza e le azioni da intraprendere per colmarle. Il programma europeo di sicurezza aerea prevede altresì l'impiego di elementi maggiormente proattivi e basati su dati concreti così da individuare i rischi che costituiscono le maggiori minacce per la sicurezza e adottare misure per attenuare tali rischi. Il sistema, in particolare, si avvale delle individuazioni e delle valutazioni dei rischi basate sui dati eseguite dal programma Data4Safety (big data) sostenuto dalla Commissione e coordinato dall'AESA, con la partecipazione di partner pertinenti della comunità aeronautica europea.

³ Ai fini del presente documento per "organizzazione" si intende un'organizzazione del settore che fornisce prodotti o servizi per l'aviazione.

1.2. Il sistema europeo di sicurezza aerea e l'ICAO

Il sistema europeo di sicurezza aerea è strettamente coordinato con lo sviluppo e l'attuazione delle norme e pratiche raccomandate (SARP) dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO).

La Commissione e l'AESA ne seguono il processo di elaborazione e programmano le relative azioni normative non appena può essere confermato che è necessaria una modifica del quadro normativo europeo. Rientrano in tale contesto la valutazione delle proposte di modifica degli annessi dell'ICAO (lettera agli Stati dell'ICAO di tipo I) nonché l'individuazione delle differenze tra il quadro normativo dell'UE e gli annessi dell'ICAO (lettera agli Stati dell'ICAO di tipo II e liste di controllo della conformità). Nella valutazione delle differenze, l'AESA e la Commissione sostengono gli Stati membri che devono notificare differenze all'ICAO. A seguito della valutazione dell'AESA, la Commissione propone una decisione al Consiglio sulla notifica delle differenze.

Inoltre la Commissione e l'AESA collaborano con l'Ufficio regionale dell'ICAO per la regione Europa/Nord Atlantico (EUR/NAT) al fine di promuovere un approccio regionale alla gestione della sicurezza aerea, incoraggiare una gestione collaborativa dei rischi e creare sinergie nel contesto delle varie iniziative di miglioramento della sicurezza dell'UE. Il piano regionale europeo per la sicurezza aerea (EUR RASP) è determinante in tale contesto: dal 2017 l'Ufficio regionale dell'ICAO, la Commissione e l'AESA collaborano per sviluppare un tale RASP che prende spunto dalle azioni definite nel piano europeo per la sicurezza aerea (EPAS), consentendo così a tutti gli Stati EUR ICAO di beneficiare del processo di pianificazione della sicurezza stabilito e i suoi vari risultati, siano essi forniti in termini di materiale normativo, risultati tangibili per la promozione della sicurezza, orientamenti, strumenti e migliori pratiche. Il primo EUR RASP è stato pubblicato a gennaio del 2019.

La Commissione e l'AESA sono rappresentate anche in seno al gruppo di pianificazione del sistema aeronautico della regione europea (EASPG) e al relativo gruppo di coordinamento del programma (PCG). Gli obiettivi principali dell'EASPG consistono nel garantire che i piani di sviluppo dei sistemi di navigazione aerea e i piani di sicurezza aerea all'interno della regione EUR rimangano coerenti e compatibili con quelli delle regioni adiacenti nonché con i piani globali dell'ICAO, così come nel gestirne e coordinarne l'attuazione. L'EASPG svolge inoltre un ruolo importante nella promozione e nell'agevolazione dell'armonizzazione e del coordinamento dei programmi nazionali e subregionali EUR relativi alla navigazione aerea e alla sicurezza.

Infine la Commissione e l'AESA sono rappresentate in seno al gruppo di studio del piano globale per la sicurezza aerea (GASP), contribuendo in tal modo al mantenimento del GASP, del relativo materiale esplicativo e dei corrispondenti strumenti. Il GASP mira principalmente a ridurre continuamente le vittime e il rischio di vittime orientando l'elaborazione di una strategia armonizzata per la sicurezza aerea sulla base di sei obiettivi GASP con traguardi associati, così come lo sviluppo e l'attuazione di piani regionali e nazionali di sicurezza aerea.

Inoltre l'AESA promuove il programma nazionale di sicurezza (SSP) e l'attuazione della gestione della sicurezza a livello globale attraverso progetti di assistenza tecnica dell'UE e collaborando con gli uffici regionali dell'ICAO per sostenere gli Stati e le organizzazioni regionali di vigilanza sulla sicurezza (RSOO). Gli obiettivi principali di tali progetti sono aumentare la sicurezza a livello globale fornendo assistenza agli Stati nella creazione dei loro SSP, assistendo gli Stati e le organizzazioni regionali di vigilanza sulla sicurezza nell'istituzione di meccanismi di cooperazione regionale, garantendo così il rispetto delle norme e pratiche raccomandate dell'ICAO. Attraverso tali attività le politiche e gli obiettivi di sicurezza europei possono essere promossi efficacemente a livello regionale e globale.

1.3. Il quadro legislativo dell'Unione in materia di sicurezza aerea e protezione dell'ambiente

1.3.1. Struttura del quadro legislativo dell'Unione nel settore della sicurezza

L'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce che nel settore dei trasporti l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri. L'articolo 100, paragrafo 2, TFUE consente inoltre al Parlamento europeo e al Consiglio di stabilire le opportune disposizioni per la navigazione aerea su proposta della Commissione. L'articolo 2, paragrafo 2, TFUE prevede che quando i trattati attribuiscono all'Unione una competenza concorrente con quella degli Stati membri in un determinato settore, l'Unione e gli Stati membri possono legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti in tale settore, e che gli Stati membri esercitano la loro competenza nella misura in cui l'Unione non ha esercitato la propria.

Gli obblighi giuridici nel settore della sicurezza aerea possono pertanto essere definiti a livello di Unione mediante l'adozione di una legislazione dell'Unione.

Il quadro legislativo dell'Unione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile è costituito da regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio integrati, se del caso, da regolamenti delegati e di esecuzione della Commissione. I meccanismi di valutazione dell'attuazione e dell'efficacia della legislazione, contenuti negli atti giuridici in questione e valutati, possono condurre a una loro revisione, anche attraverso le cosiddette ispezioni in materia di standardizzazione degli Stati membri condotta dall'AESA.

La tabella che segue riassume la legislazione applicabile nel settore della sicurezza aerea adottata a livello UE.

Tabella 1. Legislazione dell'Unione europea applicabile nel settore della sicurezza aerea e della protezione dell'ambiente

<i>Regolamento di base dell'AESA e relativi regolamenti di esecuzione e delegati</i>		
<u>Regolamento di base</u>	(UE) 2018/1139	Allegato I - Aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d) Allegato II - Requisiti essenziali di aeronavigabilità Allegato III - Requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale relativa ai prodotti Allegato IV - Requisiti essenziali dell'equipaggio Allegato V - Requisiti essenziali relativi alle operazioni di volo Allegato VI - Requisiti essenziali per i soggetti qualificati Allegato VII - Requisiti essenziali degli aeroporti Allegato VIII - Requisiti essenziali degli ATM/ANS e dei controllori del traffico aereo Allegato IX - Requisiti essenziali degli aeromobili senza equipaggio Allegato X: Tavola di concordanza
<u>Aeronavigabilità iniziale</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 748/2012	Allegato I - Parte 21 Allegato II - Regolamento abrogato – elenco delle modifiche Allegato III - Tavola di concordanza
<u>Specifiche di aeronavigabilità supplementari per le operazioni</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) 2015/640	Allegato I - Parte 26
<u>Mantenimento dell'aeronavigabilità</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 1321/2014	Allegato I - Parte M Allegato II - Parte 145 Allegato III - Parte 66 Allegato IV - Parte 147 Allegato V bis - Parte T Allegato V ter - Parte ML Allegato V quater - Parte CAMO Allegato V quinquies - Parte CAO
<u>Equipaggio</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 1178/2011	Allegato I - Parte FCL Allegato II - Conversione di licenze non UE Allegato III - Licenze di Stati non appartenenti all'UE Allegato IV - Parte MED Allegato V - Parte CC Allegato VI - Parte ARA Allegato VII - Parte ORA Allegato VIII - Parte DTO
<u>Operazioni di volo</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 965/2012	Allegato I - Definizioni Allegato II - Parte ARO Allegato III - Parte ORO Allegato IV - Parte CAT Allegato V - Parte SPA Allegato VI - Parte NCC Allegato VII - Parte NCO Allegato VIII - Parte SPO
<u>Palloni – Operazioni di volo</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) 2018/395	Allegato I - Parte DEF Allegato II - Parte BOP Allegato III - Parte BFCL

Alianti – Operazioni di volo	Regolamento di esecuzione: (UE) 2018/1976	Allegato I - Parte DEF Allegato II - Parte SAO Allegato III - Parte SFCL
--	---	--

Regolamento di base dell'AESA e relativi regolamenti di esecuzione e delegati (continua)

Operatori di paesi terzi	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 452/2014	Allegato I - Parte TCO Allegato II - Parte ART
Prestazione di servizi ATM/ANS – gestione del traffico aereo/servizi di navigazione aerea	Regolamento di esecuzione: (UE) 2017/373	Allegato I - Definizioni Allegato II - Parte ATM/ANS.AR Allegato III - Parte ATM/ANS.OR Allegato IV - Parte ATS Allegato V - Parte MET Allegato VI - Parte AIS Allegato VII - Parte DAT Allegato VIII - Parte CNS Allegato IX - Parte ATFM Allegato X - Parte ASM Allegato XI - Parte FPD Allegato XII - Parte NM Allegato XIII - Parte PERS
Interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 1079/2012 Regolamento di esecuzione: (UE) n. 1207/2011 Regolamento di esecuzione: (UE) n. 1206/2011 Regolamento di esecuzione: (UE) n. 29/2009 Regolamento di esecuzione: (CE) n. 262/2009 Regolamento di esecuzione: (CE) n. 633/2007 Regolamento di esecuzione: (CE) n. 1033/2006 Regolamento di esecuzione: (CE) n. 1032/2006	
Controllori del traffico aereo	Regolamento di esecuzione: (UE) 2015/340	Allegato I - Parte ATCO Allegato II - Parte ATCO.AR Allegato III - Parte ATCO.OR Allegato IV - Parte ATCO.MED

Requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo (ACAS II)	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 1332/2011	Allegato - ACAS
Requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo (PBN)	Regolamento di esecuzione: (UE) 2018/1048	Allegato - Sottoparte PBN
SERA	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 923/2012	Allegato - Regole dell'aria europee standardizzate
Aeroporti	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 139/2014	Allegato I - Definizioni Allegato II - Parte ADR.AR Allegato III - Parte ADR.OR Allegato IV - Parte ADR.OPS
Sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS) (Norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio)	Regolamento di esecuzione: (UE) 2019/947	Allegato - Operazioni UAS nelle categorie "aperta" e "specificata".
UAS e operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio	Regolamento delegato: (UE) 2019/945	Allegato
Quadro normativo per lo U-space	Regolamento di esecuzione: (UE) 2021/664	Allegato I - Criteri per la definizione delle capacità, dei requisiti di prestazione, delle condizioni operative e delle restrizioni dello spazio aereo di cui all'articolo 3, paragrafo 4 Allegato II - Pubblicazione delle informazioni comuni di cui all'articolo 5, paragrafo 4, lettera a) Allegato III - Requisiti in materia di qualità dei dati, latenza dei dati e protezione dei dati di cui all'articolo 5, paragrafo 4, lettera b), e all'articolo 7, paragrafo 5, lettera c) Allegato IV - Richiesta di autorizzazione di volo UAS di cui all'articolo 6, paragrafo 4 Allegato V - Scambio di informazioni e dati operativi pertinenti tra i fornitori di servizi U-space e i fornitori di servizi di traffico aereo conformemente all'articolo 7, paragrafo 3 Allegato VI - Certificato di fornitore di servizi U-space di cui all'articolo 14, paragrafo 3 Allegato VII - Certificato di fornitore unico di servizi comuni di informazione di cui all'articolo 14, paragrafo 3

Altri regolamenti sul funzionamento dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea

<u>Diritti e oneri</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) 2019/2153	Allegato
<u>Multe e sanzioni</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 646/2012	
<u>Ispezioni in materia di standardizzazione</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 628/2013	

Regolamenti nel settore della sicurezza aerea non derivanti dal regolamento di base dell'AESA

<u>Segnalazione di eventi</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 376/2014	Allegato I - Elenco dei requisiti applicabili ai sistemi di segnalazione obbligatoria e spontanea Allegato II - Soggetti interessati Allegato III - Richiesta di informazioni al repertorio centrale europeo
<u>Sistema comune europeo per la classificazione dei rischi</u>	Regolamento delegato: (UE) 2020/2034 che integra il regolamento (UE) n. 376/2014	Allegato - Sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS)
<u>Elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014</u>	Regolamento di esecuzione: (UE) 2015/1018	Allegato I - Eventi collegati all'impiego dell'aeromobile Allegato II - Eventi relativi alle condizioni tecniche, alla manutenzione e alla riparazione dell'aeromobile Allegato III - Eventi relativi a servizi di navigazione aerea e alle pertinenti installazioni Allegato IV - Eventi relativi ad aeroporti e servizi a terra Allegato V - Eventi relativi ad aeromobili diversi dagli aeromobili a motore complessi, compresi alianti e aeromobili più leggeri dell'aria
<u>Inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile</u>	(UE) n. 996/2010	Allegato - Esempi di inconvenienti gravi
<u>Armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile</u>	Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio	
<u>Elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità</u>	(CE) n. 2111/2005	Allegato - Criteri comuni per la valutazione dell'opportunità di un divieto operativo per motivi di sicurezza a livello comunitario
<u>norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità</u>	(CE) n. 473/2006	Allegato A - Informazioni trasmesse da uno Stato membro che presenta una richiesta ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base Allegato B - Comunicazione da parte di uno Stato membro delle misure eccezionali volte ad imporre un divieto operativo sul suo territorio, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di base

		<p>Allegato C - Comunicazione da parte di uno Stato membro delle misure eccezionali, adottate a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento</p> <p>o di base, volte a mantenere o imporre un divieto operativo sul suo territorio nel caso in cui la Commissione abbia deciso di non includere misure analoghe nell'elenco comunitario</p>
Elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità	(UE) n. 474/2006	Allegato A - Elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo nell'Unione
		Allegato B - Elenco dei vettori aerei soggetti a restrizioni operative nell'Unione
Principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo	(CE) n. 549/2004	
Fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo	(CE) n. 550/2004	Allegato I - Requisiti delle organizzazioni qualificate Allegato II - Condizioni da collegare ai certificati
Cielo unico europeo - organizzazione e uso dello spazio aereo	(CE) n. 551/2004	
Cielo unico europeo – Progetti comuni	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 409/2013	
Sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo - indicatori essenziali di prestazione per la sicurezza	Regolamento di esecuzione: (UE) 2019/317	<p>Allegato I - Indicatori essenziali di prestazione (IEP) per la fissazione di obiettivi e indicatori per il monitoraggio</p> <p>Allegato II - Modello per i piani di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo di cui all'articolo 10, paragrafo 1</p> <p>Allegato III - Modello per il piano di prestazioni della rete di cui all'articolo 10, paragrafo 5</p> <p>Allegato IV - Criteri per la valutazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo</p> <p>Allegato V - Criteri per la valutazione del progetto di piano di prestazioni della rete</p> <p>Allegato VI - Elenco dei dati relativi alle prestazioni da fornire alla Commissione per il monitoraggio delle prestazioni in conformità dell'articolo 36, paragrafo 1, e dell'articolo 37</p> <p>Allegato VII - Costi determinati e costi effettivi</p> <p>Allegato VIII - Prescrizioni per il calcolo delle unità di servizio di rotta e presso i terminali di cui all'articolo 25</p> <p>Allegato IX - Tassi unitari</p> <p>Allegato X: Criteri per valutare se la fornitura dei servizi di cui all'articolo 35, paragrafo 1, sia soggetta a condizioni di mercato</p> <p>Allegato XI - Tabelle di rendicontazione a sostegno della base di calcolo e dei tassi unitari da fornire alla Commissione in conformità dell'articolo 35, paragrafo 6</p> <p>Allegato XII - Elementi essenziali per le consultazioni di cui all'articolo 24, paragrafo 3 e all'articolo 30, paragrafo 1</p> <p>Allegato XIII - Requisiti specifici per i sistemi di incentivi di cui all'articolo 11, paragrafo 3</p>

Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione	Regolamento di esecuzione: (UE) n. 598/2014 ⁴	Allegato I - Determinazione del rumore negli aeroporti Allegato II - Valutazione in termini costi/efficacia delle restrizioni operative dirette a contenere il rumore
---	--	--

La legislazione dell'Unione applicabile nel settore della sicurezza aerea può essere consultata sul sito web EUR-Lex, sezione "Raccolta degli atti giuridici dell'Unione europea", capitolo [07.40.30⁵](#). L'Agenzia pubblica altresì una panoramica del quadro normativo⁶.

Per sostenere l'attuazione del diritto dell'Unione in materia di sicurezza aerea e promuoverlo a livello globale, l'AESA rende disponibili versioni consolidate delle norme dell'aviazione attraverso il suo progetto eRules, volto alla digitalizzazione delle norme sull'aviazione. La sezione dedicata alle **norme di facile accesso** (*Easy Access Rules*) presenta il diritto in materia di aviazione in modo consolidato e di facile utilizzo (le norme di attuazione con tutte le loro modifiche sono visualizzate accanto ai metodi accettabili di rispondenza, al materiale esplicativo, alle specifiche di certificazione e alle specifiche dettagliate corrispondenti).

Le norme di facile accesso sono disponibili per tutti i settori aeronautici e sono condivise in formato pdf e come pubblicazione dinamica online. Sono disponibile al seguente indirizzo: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

1.3.2. *Regolamento (UE) 2018/1139 e norme associate*

1.3.2.1. Gli obblighi giuridici

Il regolamento (UE) 2018/1139⁷ costituisce il fulcro del sistema di sicurezza aerea dell'UE. Esso ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa istituendo regole comuni nel settore dell'aviazione civile. Permette inoltre il riconoscimento reciproco dei certificati, introduce un processo di ispezioni di standardizzazione per verificare l'applicazione delle regole da parte degli Stati membri e istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

Il regolamento (UE) 2018/1139 definisce i "requisiti essenziali" che stabiliscono obiettivi di alto livello e obblighi per le autorità, i soggetti e le organizzazioni ai fini del conseguimento dell'obiettivo del regolamento stesso. I requisiti essenziali attuano le norme e le pratiche raccomandate di cui agli annessi della convenzione di Chicago. Riguardano i prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli operatori del trasporto aereo, i piloti e le persone, i prodotti e le organizzazioni che intervengono nella formazione e negli esami medici dei piloti, gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) forniti

⁴ [EUR-Lex - 32014R0598 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html?locale=it>.

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>.

⁷ 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 e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

nello spazio aereo del territorio cui si applicano i trattati UE, i controllori del traffico aereo e gli aeromobili senza equipaggio.

In applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 la Commissione ha adottato regolamenti delegati e di esecuzione tra cui quelli indicati nella tabella riportata nella sezione 1.3.1.

Tutte queste norme sono direttamente applicabili negli Stati membri e non necessitano di recepimento nazionale.

Nell'Unione europea l'applicazione del diritto dell'Unione compete primariamente agli Stati membri. La maggior parte dei compiti di certificazione e sorveglianza previsti dal regolamento (UE) 2018/1139 e dalle relative norme di attuazione è pertanto eseguita a livello nazionale dalle autorità nazionali competenti. In alcuni casi ben definiti, quali ad esempio l'approvazione delle organizzazioni di progettazione, l'autorità competente è tuttavia l'AESA, la quale è autorizzata a rilasciare certificati e ad adottare le relative misure di controllo dell'applicazione.

I settori della sicurezza aerea nei quali è attualmente esercitata la competenza dell'UE sono illustrati di seguito.

1) Certificazione di aeronavigabilità e certificazione ambientale

Le norme UE si applicano agli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) e b) del regolamento (UE) 2018/1139, diversi dagli aeromobili senza equipaggio, e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati che devono soddisfare i requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui all'allegato II di tale regolamento.

Per quanto riguarda il rumore e le emissioni, detti aeromobili e i relativi motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati devono soddisfare i requisiti per la protezione dell'ambiente riportati negli emendamenti più recenti dell'annesso 16 della convenzione di Chicago, regolarmente adattati. I requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale di cui all'allegato III del regolamento (UE) 2018/1139 si applicano ai prodotti, alle parti e agli equipaggiamenti non installati nella misura in cui le disposizioni della convenzione di Chicago di cui al primo comma dell'articolo 9, paragrafo 2, del medesimo regolamento non prevedano requisiti per la protezione dell'ambiente.

Una serie di norme relative all'aeronavigabilità iniziale e al suo mantenimento è applicabile alla progettazione di prodotti, alla progettazione di parti, alla progettazione di equipaggiamenti non installati, ai singoli aeromobili, alle organizzazioni competenti per la progettazione, la produzione, la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità nonché la manutenzione, se del caso, di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati, così come al personale responsabile coinvolto in tali attività.

2) Protezione dell'ambiente

L'AESA applica misure per quanto riguarda le emissioni e il rumore ai fini della certificazione della progettazione dei prodotti a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2018/1139, con l'obiettivo di prevenire effetti nocivi significativi per il clima, l'ambiente e la salute umana dovuti ai prodotti dell'aviazione civile in questione. Nell'adottare tali misure, l'AESA tiene in debita considerazione le norme e pratiche internazionali raccomandate, i vantaggi ambientali, la fattibilità tecnologica e l'impatto economico. Le misure comprendono la garanzia della disponibilità di norme ambientali che si ottiene attraverso il coinvolgimento efficace dell'UE a monte nel processo del Comitato sulla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione (CAEP) dell'ICAO. Inoltre il regolamento (UE) 2018/1139 autorizza l'Unione a creare norme ambientali per i settori nei quali non sono disponibili norme ICAO, compresi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, quelli degli aeromobili ibridi, elettrici e alimentati a idrogeno.

In generale la Commissione e l'AESA definiscono e coordinano le politiche e le azioni di protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione civile a livello di Unione. In tale contesto, la Commissione, l'AESA, ulteriori istituzioni, organi e organismi dell'UE nonché gli Stati membri sono chiamati a cooperare nel contesto di questioni in materia ambientale. Tale cooperazione comprende attività relative al sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS), al regolamento concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH)⁸. Nello stesso contesto, l'AESA contribuisce altresì all'attuazione delle azioni previste dalla strategia ambientale dell'UE, quali lo sviluppo di un programma di etichettatura ambientale per il trasporto aereo nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁹, nonché il sostegno fornito per quanto concerne lo sviluppo del pacchetto "Pronti per il 55 %", il quale include la proposta della Commissione per il quadro legislativo dell'iniziativa RefuelEU Aviation¹⁰ che prevede per l'AESA un compito di monitoraggio e informazione sull'adozione di carburanti sostenibili per l'aviazione.

Inoltre, un'analisi ambientale condotta congiuntamente dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) e dall'AESA, con il sostegno del gestore della rete del cielo unico europeo (SES), fornisce un resoconto oggettivo dello stato della protezione dell'ambiente in relazione all'aviazione civile nell'Unione. Tale analisi, pubblicata ogni tre anni nella relazione ambientale sull'aviazione europea, contiene raccomandazioni volte a migliorare il livello di protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione civile nell'Unione. L'ultima relazione è stata pubblicata nel settembre 2022¹¹.

Inoltre l'AESA dispone anche del mandato di raccogliere e verificare informazioni sul rumore e sulle prestazioni dei velivoli per la modellazione del rumore intorno agli aeroporti, come previsto dal regolamento (UE) n. 598/2014¹².

3) Equipaggio

I piloti e gli equipaggi di cabina coinvolti nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139, diversi dagli aeromobili senza equipaggio, nonché i dispositivi di addestramento al volo simulato, le persone e le organizzazioni coinvolte nell'addestramento, nei test, nei controlli e nelle valutazioni dell'idoneità medica dei piloti e degli equipaggi devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato IV di tale regolamento. I piloti devono essere in possesso di una licenza di pilota e di una certificazione medica di idoneità per i piloti che siano adeguate alle attività da svolgere, l'equipaggio di cabina che partecipa a operazioni di trasporto aereo commerciale deve essere in possesso di un attestato e sono prescritte approvazioni per quanto

⁸ [Regolamento \(CE\) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche \(REACH\), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento \(CEE\) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento \(CE\) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE \(GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1\).](#)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/qanda_20_2330.

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf.

¹² Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE (GU L 173 del 12.6.2014, pag. 65).

concerne centri aeromedici, organizzazioni di addestramento dei piloti e organizzazioni di addestramento degli equipaggi di cabina.

Per ogni dispositivo di simulazione per addestramento al volo utilizzato per l'addestramento dei piloti è richiesto un certificato. Anche le persone responsabili dell'addestramento al volo, dell'addestramento con simulatori di volo oppure della valutazione delle abilità dei piloti, nonché gli esaminatori aeromedici devono essere in possesso di un certificato.

4) Operazioni di volo

L'esercizio di aeromobili rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139, diversi dagli aeromobili senza equipaggio, deve soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato V e, se del caso, agli allegati VII e VIII di tale regolamento. Gli operatori di aeromobile sono tenuti a dichiarare di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati all'esercizio di aeromobili in conformità alle norme di esecuzione dell'UE applicabili, oppure a essere in possesso di un certificato. Il certificato specifica i privilegi concessi all'operatore di aeromobile e può essere modificato per aggiungere o cancellare privilegi. Analogamente il certificato può essere soggetto a limitazione, sospensione o revoca, quando il titolare non rispetta più le norme e le procedure dell'UE applicabili per il rilascio e il mantenimento di tale certificato.

5) Aeroporti e assistenza a terra

Gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, la gestione degli aeroporti e la fornitura di servizi di assistenza a terra e di servizi di gestione del piazzale (AMS) negli aeroporti devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VII e, se del caso, all'allegato VIII del regolamento (UE) 2018/1139. Le norme UE si applicano agli aeroporti ubicati nel territorio cui si applicano i trattati che soddisfano tutti i seguenti criteri:

- sono aperti al pubblico;
- offrono servizi di trasporto aereo commerciale; e
- hanno una pista strumentale pavimentata di almeno 800 metri; o
- servono esclusivamente il traffico di elicotteri che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza.

Le norme UE stabiliscono requisiti comuni per:

- la progettazione, la manutenzione e la gestione degli aeroporti;
- compresi gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza utilizzati in tali aeroporti,
- la progettazione, la produzione, la manutenzione e l'esercizio di equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza utilizzati o destinati ad essere utilizzati negli aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione delle norme UE, nonché la prestazione di servizi di assistenza a terra e di servizi di gestione del piazzale in tali aeroporti; e
- la protezione delle aree adiacenti agli aeroporti in questione, fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale in materia di ambiente e di pianificazione del territorio.

6) ATM/ANS, compresa l'attuazione del cielo unico europeo

La fornitura di ATM/ANS deve essere conforme ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII e, se del caso, all'allegato VII. Gli aeromobili impiegati nello spazio aereo del cielo unico europeo (SES), salvo quelli impegnati nelle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera a) del regolamento (UE) 2018/1139, devono essere conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII, punto 1. I fornitori di ATM/ANS sono tenuti a detenere un certificato che specifichi i privilegi concessi, dopo aver dimostrato la conformità alle norme UE applicabili.

Anche le organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS possono essere tenute a possedere un certificato.

L'AESA è l'autorità competente responsabile della certificazione, della sorveglianza e dell'applicazione nei confronti di determinati fornitori di servizi ATM/ANS e organizzazioni di addestramento ATCO, compresi i fornitori paneuropei, nonché delle organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS.

Su richiesta, l'AESA presta assistenza tecnica alla Commissione nell'attuazione del cielo unico europeo come definito all'articolo 93 del regolamento (UE) 2018/1139.

7) *Controllori del traffico aereo*

I controllori del traffico aereo coinvolti nella fornitura di ATM/ANS, nonché le persone, le organizzazioni e i dispositivi di addestramento coinvolti nella formazione, nei test, nei controlli o nella valutazione dell'idoneità medica di tali controllori del traffico aereo, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VIII del regolamento (UE) 2018/1139. I controllori del traffico aereo devono essere in possesso di una licenza di controllore del traffico aereo e di una certificazione medica di idoneità per controllore del traffico aereo che specifichino i privilegi concessi e possono essere modificate con l'aggiunta o la cancellazione di privilegi, nonché limitati, sospesi o revocati se il titolare non rispetta più le norme e le procedure dell'UE applicabili per il rilascio e il mantenimento di tale licenza o certificazione medica. Le organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo e i centri aeromedici devono possedere un certificato. Le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico, di valutare le competenze pratiche dei controllori del traffico aereo e gli esaminatori aeromedici devono soddisfare determinati requisiti in materia di competenze.

8) *Aeromobili senza equipaggio*

Per quanto riguarda gli aeromobili senza equipaggio, le attività di progettazione, produzione, manutenzione ed esercizio di aeromobili, dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'[allegato IX](#) e, se applicabile, i requisiti essenziali di cui agli allegati II, IV e V del regolamento (UE) 2018/1139. Tenendo conto della natura e del rischio dell'attività in questione, delle caratteristiche operative degli aeromobili senza equipaggio interessati e delle caratteristiche dell'area operativa, un certificato può essere prescritto per la progettazione, la produzione, il mantenimento e l'esercizio di aeromobili senza equipaggio e dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, nonché per il personale, compresi i piloti remoti, e le organizzazioni coinvolte in dette attività. Tale certificato deve specificare le limitazioni afferenti alla sicurezza, le condizioni operative e i privilegi e può essere modificato con l'aggiunta o la cancellazione di limitazioni, condizioni e privilegi, nonché limitato, sospeso o revocato se il titolare non rispetta più le condizioni, le norme e le procedure di rilascio o mantenimento di tale certificato.

9) *Operazioni di paesi terzi*

Gli aeromobili di cui all'[articolo 2, paragrafo 1, lettera c\)](#), del regolamento (UE) 2018/1139, nonché il loro personale di bordo e le loro operazioni, devono essere conformi alle norme ICAO applicabili. Nella misura in cui non esistono norme di questo tipo, tali aeromobili, il loro personale di bordo e le loro operazioni devono essere conformi, per quanto riguarda gli aeromobili diversi dagli aeromobili senza equipaggio, ai requisiti essenziali di cui agli allegati

II, IV e V del regolamento (UE) 2018/1139. Per quanto concerne gli aeromobili senza equipaggio, questi ultimi devono essere conformi ai requisiti essenziali di cui all'[allegato IX](#) e, ove applicabile, ai requisiti essenziali di cui agli allegati II, IV e V del suddetto regolamento.

10) Ricerca e innovazione (R&I)

Il regolamento (UE) 2018/1139 ha introdotto una serie di nuove competenze chiave per l'AESA. Nel settore della ricerca e dell'innovazione l'Agenzia assiste la Commissione e gli Stati membri nell'individuazione di una serie di tematiche chiave per la ricerca nel settore dell'aviazione civile, al fine di contribuire a garantire la coerenza e il coordinamento tra la ricerca e lo sviluppo finanziati con fondi pubblici e le politiche che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento. L'AESA sostiene la Commissione nella definizione e realizzazione dei programmi quadro pertinenti per le attività di ricerca e innovazione dell'Unione e dei programmi di lavoro annuali e pluriennali, nonché nello svolgimento di procedure di valutazione, nell'analisi dei progetti finanziati e nell'utilizzo dei risultati dei progetti di ricerca e innovazione. L'Agenzia attua altresì parti del programma quadro dell'UE per la ricerca e l'innovazione relative all'aviazione civile e svolge attività di ricerca ad hoc compatibili con i propri compiti e con gli obiettivi del regolamento (UE) 2018/1139.

L'industria aeronautica europea ha attraversato uno sviluppo positivo negli ultimi decenni, ponendo l'Europa in una posizione di leadership nel mercato competitivo globale. Elementi significativi sono i programmi dell'UE di ricerca e innovazione nel settore dell'aviazione europea, nonché le attività di ricerca degli Stati membri e dell'industria. Tali iniziative sono direttamente pertinenti per l'obiettivo tanto dell'EASP quanto dell'EPAS di garantire il livello più elevato di sicurezza, *security* e protezione ambientale in Europa.

Tecnologie e concetti nuovi emergono con un ritmo senza precedenti. I programmi di ricerca e innovazione europei e nazionali, inclusi il *Clean Sky/Clean Aviation* e il SESAR, stanno sviluppando concetti e soluzioni nuovi per l'aviazione, che dovranno essere certificati od omologati prima di entrare in esercizio in Europa e nei paesi terzi. Inoltre, in particolare nel settore dei droni, nuovi operatori introducono nuovi requisiti sulla scena dell'aeronautica europea e richiedono risposte normative nuove a livello europeo.

Il sistema europeo di sicurezza aerea sostiene la diffusione di tali soluzioni nuove e, più in generale, l'integrazione sicura di tecnologie e concetti nuovi.

Per quanto concerne l'EPAS, i progetti di ricerca che entrano a far parte del piano derivano dall'elenco dei temi prioritari dell'agenda di ricerca, per i quali è assicurata una fonte di finanziamento o per i quali è probabile che il progetto sarà finanziato entro l'inizio del periodo di riferimento di un determinato EPAS¹³.

Il programma Data4Safety costituisce una preziosa fonte per l'individuazione dei dati pertinenti (dati di volo, dati sul traffico, meteo, rapporti sulla sicurezza, ecc.) che sono disponibili in modo aggregato per sostenere i progetti di ricerca, in linea con l'articolo 72 del regolamento (UE) 2018/1139 che chiede all'AESA di raccogliere e analizzare dati sulla sicurezza per individuare i rischi e misurare le prestazioni in termini di sicurezza del sistema europeo di sicurezza aerea.

11) Interdipendenze tra sicurezza e security nell'aviazione civile, compresa la cibersicurezza

¹³ Ulteriori informazioni sulle attività di ricerca dell'Agenzia sono disponibili sul sito web dell'AESA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce che la Commissione e l'Agenzia e gli Stati membri cooperano in materia di *security* dell'aviazione civile, compresa la cibersicurezza, quando vi siano interdipendenze tra sicurezza e *security* nell'aviazione civile. Nel caso in cui possieda le pertinenti competenze in materia di sicurezza, l'AESA può altresì prestare assistenza tecnica alla Commissione per l'attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴¹ e di altre disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione. Al fine di contribuire alla protezione dell'aviazione civile rispetto ad atti di interferenza illecita, l'Agenzia, ove necessario, reagisce senza indebito ritardo a un problema urgente adottando misure relative all'aeronavigabilità e alla certificazione ambientale per affrontare le vulnerabilità nella progettazione degli aeromobili e raccomandando azioni correttive che le autorità nazionali competenti o le persone fisiche e giuridiche soggette al regolamento (UE) 2018/1139 dovrebbero intraprendere e/o diffondendo le informazioni pertinenti a tali autorità e persone, nel caso in cui il problema riguardi l'esercizio di aeromobili, compresi i rischi per l'aviazione civile derivanti da zone di conflitto.

12) Cooperazione internazionale

In virtù di accordi internazionali nel settore dell'aviazione, l'UE estende il proprio quadro normativo a regioni e paesi terzi in tutto il mondo. Tali accordi mirano a conseguire la piena convergenza normativa con le norme UE applicabili al fine di ampliare il mercato unico dell'aviazione dell'UE con tali regioni e paesi terzi, oppure stabilire norme e procedure per il riconoscimento reciproco dei certificati. A tale riguardo, è importante osservare l'intensa attività svolta dalla Commissione e dall'AESA con l'obiettivo di fornire assistenza tecnica a regioni e paesi terzi per sostenerli nell'attuazione del diritto dell'Unione applicabile in materia di aviazione. Tale assistenza contribuisce all'armonizzazione delle regole, al riconoscimento reciproco dei certificati nell'interesse dell'industria europea, e della promozione delle norme europee di sicurezza dell'aviazione. L'Agenzia coopera con le autorità competenti dei paesi terzi e con le organizzazioni internazionali e stabilisce accordi di lavoro con tali autorità ed organizzazioni internazionali.

Nel contesto dell'ICAO, l'AESA assiste gli Stati membri nell'esercizio dei diritti e nell'adempimento degli obblighi assunti nel quadro di accordi internazionali nelle materie disciplinate dal presente regolamento, in particolare i diritti e gli obblighi previsti dalla convenzione di Chicago.

L'Agenzia agisce in qualità di organizzazione regionale di vigilanza sulla sicurezza nel quadro dell'ICAO (cfr. sezione 1.2).

13) Gestione delle crisi nel settore dell'aviazione

A norma dell'articolo 91 del regolamento (UE) 2018/1139 la Commissione e l'AESA hanno adottato misure immediate nel contesto delle loro competenze per contribuire a una risposta tempestiva e all'attenuazione della crisi della COVID-19. L'AESA, in coordinamento con le parti interessate, ha pubblicato una serie di requisiti e raccomandazioni rivolta agli Stati membri e alle parti interessate del settore dell'aviazione, sotto forma di direttive in materia di sicurezza, bollettini di informazione sulla sicurezza, orientamenti e materiali per la promozione della sicurezza.

Tra tali documenti, l'AESA e il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) hanno pubblicato un documento congiunto per definire le misure destinate a garantire la sicurezza sanitaria di coloro che viaggiano in aereo e del personale del settore dell'aviazione

alla ripresa da parte delle compagnie aeree dei normali orari dei voli in seguito alle gravi perturbazioni causate dalla COVID-19¹⁴.

14) Interdipendenze tra la sicurezza nell'aviazione civile e i fattori socioeconomici

L'articolo 89 del regolamento (UE) 2018/1139 ha introdotto il requisito secondo cui *"la Commissione, l'Agenzia e le altre istituzioni, gli altri organi, uffici e agenzie dell'Unione e gli Stati membri, cooperano [...] al fine di garantire che le interdipendenze tra la sicurezza nell'aviazione civile e i fattori socioeconomici siano prese in considerazione anche nelle procedure normative, nella sorveglianza e nell'attuazione della 'cultura giusta' [...] per affrontare i rischi socioeconomici per la sicurezza aerea"*.

Impone altresì all'Agenzia di pubblicare ogni tre anni un'analisi *"che fornisce un resoconto oggettivo delle azioni e delle misure intraprese, in particolare di quelle volte ad affrontare le interdipendenze tra la sicurezza dell'aviazione civile e i fattori socioeconomici"*.

Ciò è in linea con il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza (SRM) che, essendo un processo proattivo e basato sui dati, mira a un'individuazione e una valutazione sistematiche delle questioni di sicurezza, comprese quelle derivanti da fattori socioeconomici. L'AESA ha pubblicato la prima analisi ai sensi dell'articolo 89 nel dicembre del 2021¹⁵. La revisione esamina in particolare le implicazioni per la sicurezza dei fattori socioeconomici nei settori dell'occupazione e delle condizioni di lavoro, della salute e dello stile di vita e dell'istruzione. Individua inoltre possibili azioni e misure future nel contesto dell'EPAS.

1.3.2.2. Misure adottate dall'Agenzia

L'attuazione del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti di esecuzione e delegati è supportata, se necessario, da specifiche di certificazione (CS) e altre specifiche dettagliate (DS), metodi accettabili di rispondenza (AMC) e materiale esplicativo (GM).

Le specifiche di certificazione prevedono norme tecniche che indicano i mezzi per dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso. Sono utilizzate ai fini della certificazione di prodotti, persone e organizzazioni. Ove previsto dal regolamento (UE) 2018/1139, alcune specifiche di certificazione costituiscono la base di certificazione per il rilascio del certificato da parte dell'AESA.

Le specifiche dettagliate sono norme non vincolanti emesse dall'Agenzia ai fini dell'attuazione di talune disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso, laddove tale regolamento preveda l'uso di specifiche dettagliate per la dichiarazione di conformità da parte dell'organizzazione o della persona soggetta a tale obbligo di dichiarazione.

I metodi accettabili di rispondenza sono norme non vincolanti emesse dall'Agenzia, utilizzate dalle organizzazioni per dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso, oppure rispetto a specifiche di certificazione e specifiche dettagliate.

14 [Protocollo per la sicurezza sanitaria del trasporto aereo in relazione alla COVID-19 adottato dall'AESA/ECDC | AESA \(europa.eu\)](#) (solo in EN).

15 [L'AESA pubblica uno studio sui fattori socioeconomici in relazione alla sicurezza aerea | AESA \(europa.eu\)](#) (solo in EN).

Il materiale esplicativo è materiale non vincolante pubblicato dall'Agenzia che aiuta a illustrare il significato di un atto delegato o di esecuzione, di una specifica di certificazione o di una specifica dettagliata ed è utilizzato per sostenere l'interpretazione del regolamento (UE) 2018/1139, degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso, delle specifiche di certificazione e delle specifiche dettagliate.

1.3.2.3. Accordi di flessibilità

Poiché il settore aeronautico è un'attività complessa, le norme non possono contemplare tutte le situazioni ed è necessaria una certa flessibilità per consentire lo svolgimento delle attività e nel contempo mantenere un adeguato livello di sicurezza.

A tal fine, nel regolamento (UE) 2018/1139 sono contenute disposizioni in materia di flessibilità che consentono agli Stati membri di concedere esenzioni dai requisiti applicabili a qualsiasi persona fisica o giuridica soggetta all'applicazione di tale regolamento, in caso di circostanze imprevedibili urgenti o di esigenze operative urgenti di tali persone, a condizione che siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- non è possibile affrontare adeguatamente le circostanze o esigenze conformemente ai requisiti applicabili;
- sono garantite sicurezza, protezione dell'ambiente e conformità ai requisiti essenziali applicabili, ove necessario mediante l'applicazione di misure di attenuazione;
- nella misura del possibile, lo Stato membro ha attenuato ogni possibile distorsione delle condizioni di mercato conseguente alla concessione dell'esenzione; e
- l'esenzione è limitata per ambito e durata a quanto strettamente necessario ed è applicata in modo non discriminatorio.

Se l'esenzione è stata concessa per una durata superiore a otto mesi consecutivi o se uno Stato membro ha concesso ripetutamente la stessa esenzione e la sua durata complessiva è superiore a otto mesi, l'Agenzia valuta se le condizioni di cui sopra sono state soddisfatte e, entro tre mesi dalla data di ricevimento della notifica, indirizza alla Commissione una raccomandazione riguardante l'esito di tale valutazione. A questo punto la Commissione valuta, tenendo conto di tale raccomandazione, se le condizioni sono state soddisfatte. Se ritiene che tali condizioni non siano state soddisfatte o se la sua valutazione è difforme dall'esito della valutazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro tre mesi dalla data di ricevimento di tale raccomandazione, un atto di esecuzione recante la sua decisione a tal fine. Non appena ricevuta la notifica dell'atto di esecuzione che conferma che tali condizioni non sono state soddisfatte, lo Stato membro interessato revoca immediatamente l'esenzione concessa.

Qualora uno Stato membro ritenga che la conformità ai requisiti essenziali applicabili di cui agli allegati possa essere dimostrata con strumenti diversi da quelli stabiliti negli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del presente regolamento, e che tali strumenti presentino notevoli vantaggi in termini di sicurezza dell'aviazione civile o di efficienza per le persone soggette al presente regolamento o per le autorità interessate, esso può sottoporre alla Commissione e all'Agenzia una richiesta motivata di modifica dell'atto delegato o di esecuzione in questione, al fine di consentire l'uso di tali altri strumenti. In tal caso, l'Agenzia indirizza senza indebito ritardo alla Commissione una raccomandazione che indica se la richiesta dello Stato membro soddisfa le condizioni di cui sopra. Ove necessario la Commissione esamina senza indugio e tenendo conto della raccomandazione, la modifica dell'atto delegato o di esecuzione in questione.

1.3.3. Inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

Le norme applicabili alle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti sono definite a livello europeo nell'ambito del regolamento (UE) n. 996/2010¹⁶. Questo regolamento garantisce un elevato livello di efficienza, tempestività e qualità delle inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità. Rafforza ulteriormente la cooperazione tra le autorità investigative per la sicurezza mediante l'istituzione della rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA) e introduce disposizioni per l'archiviazione delle raccomandazioni di sicurezza e delle relative risposte in una banca dati centrale dell'UE.

Maggiori informazioni sulle procedure di inchiesta relative agli incidenti e agli inconvenienti nell'Unione europea sono fornite nella [sezione 1.5](#).

1.3.4. Segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile

Il regolamento (UE) n. 376/2014¹⁷ contempla norme concernenti la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi che integrano le norme specifiche del settore in materia di segnalazione di eventi incluse nei regolamenti di esecuzione settoriali. Tale atto stabilisce obblighi finalizzati a promuovere una forte cultura della segnalazione. Definisce inoltre obblighi per l'industria, per gli Stati membri e per l'AESA relativi alla raccolta e all'analisi degli eventi, a sostegno dei rispettivi processi di gestione della sicurezza. Garantisce altresì che le informazioni siano opportunamente protette e condivise tra gli Stati membri e l'AESA. Il regolamento prevede inoltre disposizioni destinate a promuovere i principi di una cultura giusta in tutti gli Stati membri.

Infine l'EASP beneficia del lavoro della rete di analisti istituita da tale regolamento al fine di determinare quale azione debba essere attuata a livello di Unione da una prospettiva basata su dati concreti. Tale lavoro trae vantaggio dalle analisi avanzate disponibili nella piattaforma Data4Safety e dalla possibilità, ove pertinente, di fondere i dati sugli eventi con altre fonti di dati, migliorando così la dimensione basata sui dati di detto lavoro e consentendo una migliore individuazione e valutazione dei rischi a livello di sistema.

1.3.5. Elenco UE dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'UE

Il regolamento (CE) n. 2111/2005¹⁸ stabilisce le norme sulla definizione e pubblicazione di un elenco UE, basato su criteri comuni, dei vettori aerei che per motivi di sicurezza sono soggetti

16 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 (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

17 Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

18 Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

a un divieto operativo nell'UE. L'[elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto](#)¹⁹ adottato sulla base di tale regolamento è esso stesso un regolamento ed è pertanto direttamente applicabile negli Stati membri dell'UE. L'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto è istituito dal regolamento (CE) n. 474/2006²⁰ ed è aggiornato regolarmente.

Per l'aggiornamento dell'elenco la Commissione è assistita dal "comitato per la sicurezza aerea", composto da esperti tecnici nel campo della sicurezza aerea di tutti gli Stati AESA e presieduto dalla Commissione. Deliberando su proposta della Commissione, il "comitato per la sicurezza aerea" adotta il proprio parere a maggioranza qualificata²¹.

La decisione di inserire o cancellare un vettore aereo (o un gruppo di vettori certificati nello stesso Stato) è presa sulla base dei criteri comuni di sicurezza di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005, che tengono conto per esempio dell'esistenza di carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo, della mancanza di capacità o volontà di un vettore aereo o delle autorità responsabili della sua supervisione di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dei divieti operativi imposti da parte di paesi terzi, dei rapporti di audit redatti da paesi terzi o organizzazioni internazionali (ICAO) e di informazioni circostanziate relative a un incidente. Tutti i criteri prendono in considerazione le norme pertinenti in materia di sicurezza aerea, ovvero le norme e pratiche raccomandate dell'ICAO nel caso di operatori di paesi terzi o il diritto dell'UE nel caso di operatori europei.

1.4. Responsabilità e obblighi di rendicontazione in materia di sicurezza nell'Unione europea

1.4.1. Processo decisionale nell'ambito dell'Unione europea

L'articolo 100, paragrafo 2, TFUE consente, tra l'altro, di adottare misure atte a migliorare la sicurezza della navigazione aerea, che il Parlamento europeo e il Consiglio adottano deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni.

Questi atti legislativi sono proposti dalla Commissione, che ha il potere di iniziativa, e presentati al Parlamento europeo e al Consiglio, spesso designati con il termine "colegislatori". Il Parlamento europeo, eletto dai cittadini europei, e il Consiglio, composto dai rappresentanti degli Stati membri, possono modificare il testo proposto dalla Commissione nel rispetto di quanto stabilito dai trattati. L'adozione da parte dei colegislatori presuppone un loro accordo in via definitiva su un testo corrispondente.

Il testo finale, una volta approvato sia dal Parlamento europeo sia dal Consiglio, è firmato congiuntamente dai presidenti e dai segretari generali delle due istituzioni. Dopo la firma i testi sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale.

19 Per maggiori informazioni cfr. https://transport.ec.europa.eu/index_it.

20 Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

21 I dettagli procedurali sono definiti nel regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

I regolamenti sono direttamente vincolanti in tutta l'UE a decorrere dalla data indicata nella versione pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Gli atti adottati in conformità a questa procedura possono conferire poteri delegati e competenze di esecuzione alla Commissione. La Commissione dispone di tali poteri solo se l'atto giuridico di base lo prevede.

Per l'adozione degli atti delegati è stato istituito uno specifico gruppo di esperti nel contesto dei quali la Commissione, dopo un'approfondita discussione delle proposte normative con esperti in rappresentanza degli Stati membri, adotta gli atti delegati. Per l'adozione degli atti di esecuzione è stato creato un comitato specifico²² per l'adozione dei progetti di atti di esecuzione ai sensi dei regolamenti (UE) 2018/1139 e (UE) n. 376/2014, nel contesto del quale la Commissione presenta progetti di regolamenti basati principalmente su proposte avanzate dall'AESA (cosiddetti pareri) che sono stati oggetto di un'ampia consultazione delle parti interessate prima di essere pubblicati dall'Agenzia. Il progetto di regolamento è discusso in seno a tale comitato di regolamentazione composto dai rappresentanti dei 27 Stati membri, che conta anche come osservatori i rappresentanti di Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera e l'Autorità di vigilanza EFTA, in conformità con l'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE)²³ e l'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo²⁴. Se il comitato fornisce un parere positivo sulle misure proposte dalla Commissione il regolamento di esecuzione è adottato.

il "comitato per la sicurezza aerea", coinvolto nell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo in conformità al regolamento (CE) n. 2111/2005. Inoltre il comitato per il cielo unico ha il compito di adottare le norme dei sistemi di prestazioni, che includono gli indicatori di prestazione di sicurezza per i servizi ATM/ANS.

1.4.2. Competenze e responsabilità in materia di sicurezza aerea nell'ambito del sistema europeo di sicurezza

1.4.2.1. Sintesi delle competenze e delle responsabilità nell'ambito del sistema europeo di sicurezza

22 Comitato per l'applicazione delle norme comuni in materia di sicurezza nel settore dell'aviazione civile - "Comitato dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea: comitato AESA".

23 Accordo sullo Spazio economico europeo (GU L 1 del 3.1.1994, pag. 1), Allegato XIII.

24 Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo (GU L 114 del 30.4.2002, pag. 73).

Tabella 2. Autorità competenti in conformità alle norme UE

SETTORE DI COMPETENZA	STATI MEMBRI	AESA
<p>Aeronavigabilità e protezione dell'ambiente degli aeromobili, concernenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aeroplani; - velivoli ad ala rotante; - alianti, - palloni; - dirigibili; - aeromobili elettrici a decollo e atterraggio verticale. 	Certificazione di aeronavigabilità degli aeromobili (singoli aeromobili)	Omologazione di aeromobili, motori ed eliche
	Certificazione acustica degli aeromobili (singoli aeromobili)	Certificazione di parti e pertinenze
	n.a.	Certificazione e sorveglianza delle organizzazioni di progettazione
	Certificazione e sorveglianza delle organizzazioni di produzione, fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	<p>Certificazione e sorveglianza delle organizzazioni di produzione di paesi terzi</p> <p>Certificazione e sorveglianza delle organizzazioni di produzione dell'UE il cui certificato è stato trasferito conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base²⁵</p>
	Certificazione e sorveglianza di organizzazioni di manutenzione (Parte 145), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	<p>Certificazione e sorveglianza di organizzazioni di manutenzione di paesi terzi (Parte 145)</p> <p>Certificazione e sorveglianza di organizzazioni di produzione dell'UE Parte 145 il cui certificato è stato trasferito conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base</p>
	Certificazione e sorveglianza di imprese di aeronavigabilità combinata (Parte CAO), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	<p>Certificazione e sorveglianza di imprese di aeronavigabilità combinata di paesi terzi (Parte CAO)</p> <p>Certificazione e sorveglianza di organizzazioni dell'UE Parte CAO il cui certificato è stato trasferito conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base</p>
Certificazione e sorveglianza di imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (parte CAMO), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente)	Certificazione e sorveglianza delle imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di paesi terzi (parte CAMO)	

²⁵ Articolo 64: Riassegnazione di competenze su richiesta degli Stati membri - Articolo 65: Riassegnazione di competenze su richiesta delle organizzazioni che operano in più di uno Stato membro.

	Rilascio delle licenze al personale autorizzato a certificare per la manutenzione	n.a.	Certificazione e sorveglianza di imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'UE il cui certificato è stato trasferito conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base
	Certificazione e sorveglianza di imprese che svolgono attività di addestramento in materia di manutenzione degli aeromobili (Parte 147), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente		Certificazione e sorveglianza di imprese che svolgono attività di addestramento in materia di manutenzione degli aeromobili di paesi terzi (Parte 147) Approvazione di imprese che svolgono attività di addestramento in materia di manutenzione degli aeromobili dell'UE (Parte 147) il cui certificato è stato trasferito ai sensi dell'articolo 64 o 65 del regolamento di base
Operazioni di volo	n.a.		Autorizzazione di operatori di paesi terzi (trasporto aereo commerciale)
	Certificazione e sorveglianza di operatori del trasporto aereo commerciale/titolari di un certificato di operatore aereo (COA), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente		Certificazione e sorveglianza di operatori del trasporto aereo commerciale il cui COA è stato trasferito conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base
	Sorveglianza/autorizzazione di altri operatori (operazioni non commerciali, operazioni specializzate), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente		Sorveglianza/autorizzazione di altri operatori nei casi in cui la sorveglianza è stata trasferita conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base
Equipaggi e settore medico	Rilascio della licenza di pilota e del certificato medico	n.a.	
	Rilascio degli attestati agli equipaggi di cabina	n.a.	
	Certificazione e sorveglianza delle organizzazioni di addestramento dei piloti, fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente		Certificazione e sorveglianza di organizzazioni di addestramento dei piloti di paesi terzi Certificazione e sorveglianza di organizzazioni di addestramento dei piloti dell'UE il cui certificato è stato

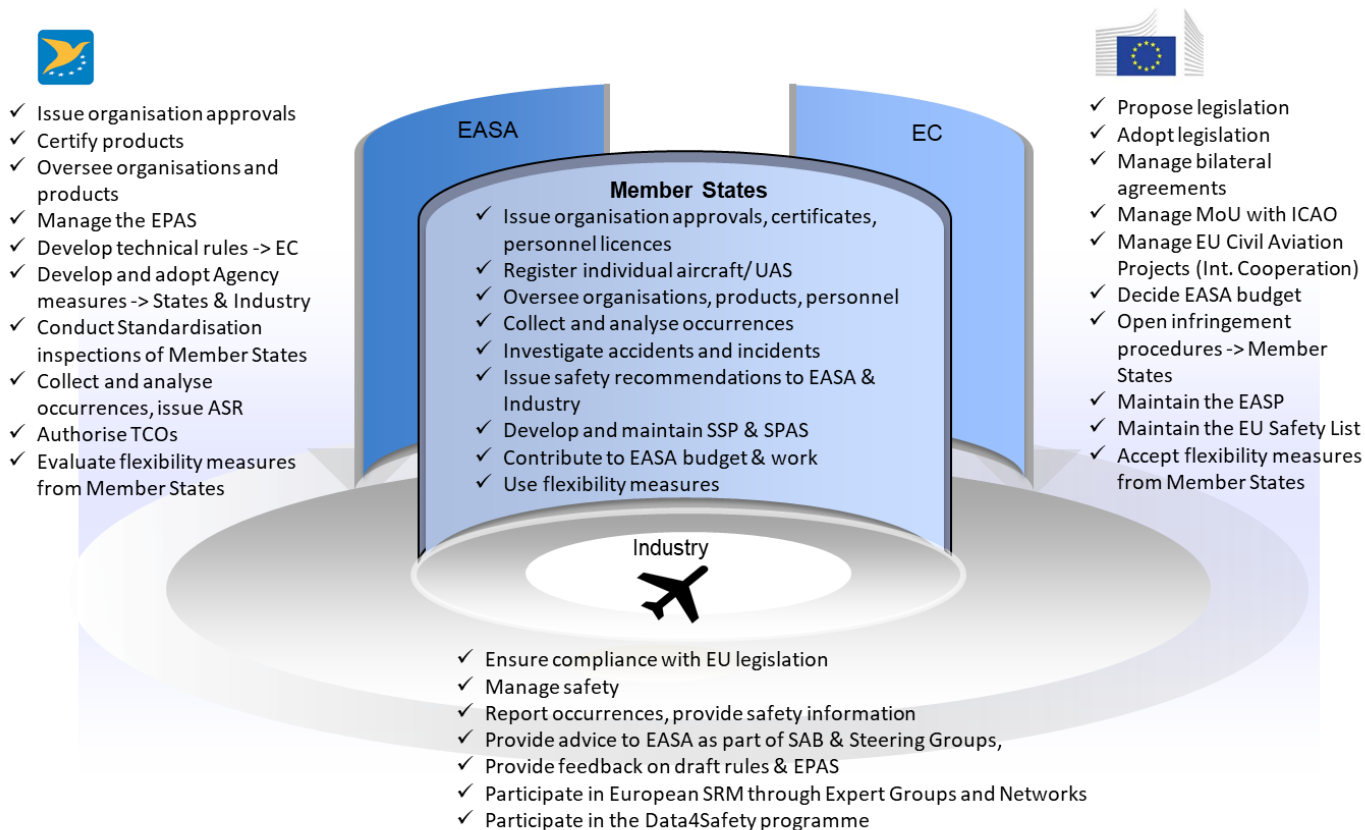
		trasferito conformemente all'articolo 64 o 65 del regolamento di base
	Certificazione e sorveglianza di centri aeromedici, fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	Certificazione e sorveglianza di centri aeromedici di paesi terzi
	Certificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD), fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	Certificazione degli FSTD: - utilizzati dalle organizzazioni per l'addestramento certificate dall'AESA - situati in paesi terzi - situati nel territorio di uno Stato membro su richiesta dello Stato membro
	Certificazione degli istruttori, degli esaminatori e degli esaminatori aeromedici	n.a.
ATM/ANS	Certificazione e sorveglianza di fornitori di ATM/ANS, fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	Certificazione e sorveglianza di fornitori di ATM/ANS di paesi terzi Certificazione e sorveglianza di fornitori di ATM/ANS paneuropei, incluso il gestore di rete e fornitori di servizi DAT
	n.a.	Certificazione e sorveglianza rispetto ai certificati e alle dichiarazioni rilasciate in relazione a determinati equipaggiamenti ATM/ANS afferenti alla sicurezza
	Rilascio della licenza e del certificato medico ai controllori del traffico aereo (compresi istruttori e valutatori)	n.a.
	Certificazione delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, fatta eccezione per quelle per le quali l'AESA è l'autorità competente	Certificazione di organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo di paesi terzi
	Certificazione degli esaminatori aeromedici e dei centri aeromedici	n.a.
Aeroporti (compresi eliporti e vertiporti)	Certificazione degli aeroporti e delle loro apparecchiature di sicurezza	Certificazione e sorveglianza rispetto ai certificati e alle dichiarazioni rilasciate in relazione a determinate apparecchiature aeroportuali di sicurezza

	Certificazione dei gestori aeroportuali e delle loro operazioni	n.a.
UAS (droni)	Immatricolazione di operatori UAS e di UAS certificati	Verifica della progettazione di UAS operati nella categoria "specifica"
	Autorizzazioni operative per UAS operati nella categoria "specifica"	n.a.
	Emissione iniziale e sorveglianza continua dei certificati di operatore di UAS leggero (LUC)	n.a.
	Rilascio della licenza e del certificato medico di piloti remoti che operano UAS	n.a.
U-space	Valutazione dei rischi dello spazio aereo, designazione dello spazio aereo U-space, riconfigurazione dinamica dello spazio aereo e relative responsabilità	n.a.
	Designazione e certificazione del fornitore unico di servizi comuni di informazione	n.a.
	Certificazione di altri fornitori di servizi U-space (USSP)	Certificazione di USSP paneuropei e USSP di paesi terzi

Nota:

le responsabilità di approvazione/certificazione nei vari settori di competenza comprendono anche la gestione della sicurezza e la gestione della sicurezza delle informazioni, ove applicabile. La conformità rispetto ai requisiti applicabili è verificata nel contesto delle procedure di certificazione/approvazione iniziale e di sorveglianza continua e non è soggetta ad alcun certificato distinto di approvazione/organizzazione. Di conseguenza l'assegnazione delle responsabilità per tali settori segue quella definita nella Tabella 2.

Figura 1. Interrelazione tra le parti interessate del sistema europeo di sicurezza



1.4.2.2. Gli Stati membri

Nell'ambito della procedura legislativa ordinaria tuttavia il Consiglio, composto dai rappresentanti degli Stati membri, è colegislatore assieme al Parlamento europeo (cfr. la [sezione 1.3.1.](#)). Gli Stati membri (ma non il Consiglio in quanto tale) partecipano al processo decisionale anche nel caso degli atti di esecuzione (cfr. la [sezione 1.4.1.](#)).

Allo stato attuale del diritto dell'Unione resta di competenza degli Stati membri regolamentare:

- l'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139 (ad esempio determinati aeromobili storici, aeromobili sperimentali, aeromobili leggeri, ecc.);
- le operazioni degli aeromobili impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi, a condizione che non abbiano deciso di applicare i requisiti dell'UE come previsto dall'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139;
- ATM/ANS, inclusi sistemi e componenti, che sono forniti o messi a disposizione dai militari, a condizione che uno Stato membro non abbia deciso di applicare i requisiti dell'UE di cui all'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139;
- gli aeroporti che sono sotto controllo e gestione militare, a condizione che uno Stato membro non abbia deciso di applicare i requisiti dell'UE di cui all'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139;

Nota: fatti salvi i requisiti nazionali in materia di sicurezza e difesa, gli Stati membri garantiscono che i servizi ATM/ANS di cui alla lettera c) forniti al traffico aereo

- civile così come le strutture di cui alla lettera d) aperte al pubblico offrano un livello di sicurezza e interoperabilità con i sistemi civili che sia efficace quanto quello risultante dall'applicazione dei requisiti essenziali del regolamento (UE) 2018/1139;
- e) gli aeroporti per cui almeno uno dei seguenti criteri non sia soddisfatto:
- i) sono aperti al pubblico;
 - ii) offrono servizi di trasporto aereo commerciale;
 - iii) in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che
 - a. hanno una pista pavimentata di almeno 800 metri; o
 - b. servono esclusivamente il traffico di elicotteri;
- f) su decisione dello Stato membro, aeroporti che soddisfano tutti i criteri di cui alla lettera e), punti da i) a iii), ma gestiscono un massimo di 10 000 passeggeri del trasporto aereo commerciale o non effettuano più di 850 movimenti relativi a operazioni cargo all'anno.
- g) misure di limitazione dei tempi di volo per le zone non soggette al diritto dell'UE (cfr. regolamento (UE) n. 965/2012, articolo 8).

Conformemente all'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139, uno Stato membro può decidere di applicare una qualsiasi delle sezioni I, II, III o VII del capo III, o una qualsiasi combinazione delle stesse, ad alcune o a tutte le attività di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera a), di detto regolamento, e al personale e alle organizzazioni preposti a tali attività qualora ritenga che, alla luce delle caratteristiche delle attività, del personale e delle organizzazioni in questione, nonché dello scopo e del contenuto delle disposizioni di cui trattasi, tali disposizioni possano essere applicate in modo efficace. Questa cosiddetta possibilità di partecipazione ("opt-in") offre flessibilità agli Stati membri nel decidere le circostanze nelle quali l'applicazione del diritto dell'Unione può essere più efficiente al fine di ottenere sicurezza, interoperabilità o miglioramenti dell'efficienza.

Anche se la maggior parte della legislazione nel settore della sicurezza aerea è adottata a livello di Unione europea, agli Stati membri resta il compito di garantire la sicurezza aerea nel loro territorio e spazio aereo. La maggior parte dei compiti di certificazione previsti dal regolamento (UE) 2018/1139 e dalle relative norme di attuazione è eseguita a livello nazionale, come l'approvazione delle organizzazioni nazionali e il rilascio delle licenze al personale. Gli Stati membri vigilano su questo personale e queste organizzazioni, conducono controlli, valutazioni e ispezioni e prendono misure per prevenire la non conformità.

In alcuni settori tuttavia i certificati sono emessi a livello di Unione europea. Si tratta dei settori per cui gli Stati membri hanno delegato a livello UE le proprie responsabilità che discendono dalla convenzione di Chicago (cfr. la figura 2 per il dettaglio).

Ai sensi dell'articolo 64, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/1139, le riassegnazioni di competenze ai sensi del presente articolo non pregiudicano i diritti e gli obblighi degli Stati membri in applicazione della convenzione di Chicago. Se, a norma del presente articolo, uno Stato membro riassegna le competenze per i compiti attribuitigli dalla convenzione di Chicago, esso notifica all'ICAO che l'Agenzia o un altro Stato membro svolge per suo conto le funzioni e i doveri assegnatigli dalla convenzione di Chicago.

Gli Stati membri sono inoltre tenuti, conformemente alle norme ICAO e al capo II del regolamento (UE) 2018/1139, a elaborare un programma nazionale di sicurezza che deve essere

in linea con il programma europeo di sicurezza aerea e che concorre alla realizzazione del sistema europeo di sicurezza aerea.

1.4.2.3. L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA)

L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea è stata istituita nel 2002 allo scopo di fornire migliori soluzioni in tutti i settori disciplinati dal regolamento (UE) 2018/1139, con la conseguenza che determinati compiti svolti a livello UE sono espletati da un unico organismo specializzato. Il personale dell'AESA è composto da oltre 800 esperti nel settore aeronautico e amministratori di tutti gli Stati membri. Ha la sede principale a Colonia (Germania), con un ufficio a Bruxelles e cinque altri uffici a Washington (USA), Montreal (Canada) e Pechino (Cina), Panama (Panama) e Singapore.

L'AESA è indipendente per quanto riguarda le questioni tecniche e ha autonomia giuridica, amministrativa e finanziaria. È dotata di personalità giuridica ed esercita i compiti e le responsabilità ad essa conferiti dal regolamento (UE) 2018/1139.

Il consiglio di amministrazione dell'AESA, che riunisce i rappresentanti dei 27 Stati membri, di Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Svizzera e della Commissione europea, definisce il programma di lavoro dell'Agenzia, ne redige il bilancio e ne controlla il funzionamento. Il consiglio di amministrazione invita inoltre osservatori a partecipare alle sue deliberazioni, riunendo gli Stati limitrofi dell'UE che hanno firmato un accordo globale in materia di aviazione con l'UE così come l'industria, rappresentata tramite il comitato consultivo dell'AESA.

L'AESA è l'autorità competente nei settori aeronautici che specificati nella figura 2. In questo contesto, dal 2003, l'AESA è responsabile dell'omologazione degli aeromobili nell'UE. Il certificato rilasciato dall'AESA attesta che il tipo di aeromobile soddisfa i requisiti di sicurezza fissati dalla legislazione UE. L'AESA effettua il monitoraggio della prestazione dei tipi di aeromobili in attività durante tutto il ciclo di vita dell'aeromobile fabbricato sulla base del progetto di tipo. Di conseguenza essa può imporre azioni se individua una condizione di non sicurezza. A tal fine essa emana "direttive di aeronavigabilità", destinate al titolare del certificato di omologazione che devono essere seguite dagli operatori nel contesto della manutenzione dei loro singoli aeromobili.

L'AESA esercita inoltre le varie mansioni e responsabilità descritte nella figura 3. Tra queste figurano soprattutto la redazione e l'adozione di pareri che aiutano la Commissione nella preparazione delle parti tecniche dei regolamenti delegati e di esecuzione.

Nell'elaborazione di tali pareri l'AESA è assistita da organi consultivi che forniscono altresì consulenza sul contenuto, sulle priorità e sull'esecuzione del programma normativo dell'AESA nel contesto dell'EPAS. L'Agenzia prepara e adotta anche le misure (specifiche di certificazione e altre specifiche dettagliate, metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo) a sostegno dell'attuazione di tali norme tecniche comuni.

L'AESA esegue anche ispezioni di standardizzazione presso gli Stati membri per verificare l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle disposizioni del regolamento (UE) 2018/1139 e delle relative norme di attuazione (cfr. anche la [sezione 3.1.1.](#)). Riferisce alla Commissione, che in definitiva decide se avviare misure di esecuzione per mancata conformità sulla base di consultazioni tecniche e legali con l'Agenzia.

Nel settore ATM/ANS, l'AESA fornisce assistenza tecnica alla Commissione nell'attuazione del cielo unico europeo, effettuando ispezioni tecniche, indagini e studi, nonché contribuendo all'attuazione del piano generale ATM, compreso il sostegno allo sviluppo e alla diffusione del programma SESAR. In particolare l'AESA soddisfa le esigenze normative e di attuazione delle modifiche operative essenziali del SESAR e altri progressi tecnologici, quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, soluzioni tecnologiche U-space, virtualizzazione,

architettura basata sul cloud e operazioni remote delle torri, consentendo l'utilizzo di nuovi metodi di lavoro, miglioramenti operativi e tecnologie sviluppate dal SESAR. L'AESA sostiene inoltre l'intero ciclo di innovazione del SESAR valutando i sistemi proposti e svolgendo attività di sorveglianza sulle soluzioni diffuse. Tali aspetti costituiscono gli elementi costitutivi della futura architettura dello spazio aereo dell'Europa a sostegno della sicurezza, dell'efficienza e delle prestazioni ambientali. Inoltre l'AESA garantisce, per conto della Commissione, la sorveglianza del gestore della rete per le funzioni della rete di ATM del cielo unico europeo.

L'AESA contribuisce altresì all'attuazione del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, in particolare fornendo materiale esplicativo per gli elementi relativi alla sicurezza del sistema di prestazioni ATM del cielo unico europeo (cfr. 2.3.1).

All'AESA è conferito il potere di autorizzare i vettori aerei commerciali di paesi terzi che effettuano voli verso, all'interno o in uscita dai 31 Stati dell'AESA. Compete all'AESA solo la parte della valutazione degli operatori stranieri relativa alla sicurezza. I permessi operativi continuano a essere rilasciati dalle autorità nazionali. L'AESA coordina il programma europeo di ispezioni di rampa "SAFA" (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* – valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri) relativo alla sicurezza degli aeromobili stranieri che utilizzano aeroporti dell'Unione.

Più in generale, l'AESA fornisce consulenza tecnica alla Commissione e agli Stati membri laddove opportuno. L'Agenzia è altresì l'organismo di attuazione dell'assistenza tecnica nei settori della sicurezza aerea e dell'ATM rivolta alle regioni e ai paesi terzi con cui l'UE ha firmato accordi in materia di aviazione e a cui l'UE si è impegnata a fornire tale sostegno. Fornisce inoltre assistenza alle autorità aeronautiche degli Stati membri dell'UE su base ad hoc.

L'AESA esercita altresì compiti nel settore della raccolta dei dati, dell'analisi e della ricerca per il miglioramento della sicurezza aerea. In tale contesto è sostenuta dalla rete di analisti della sicurezza aerea (NoAs). L'Agenzia coordina il programma Data4Safety, il cui obiettivo principale è stabilire solide capacità di gestione dei rischi per il settore aereo europeo al fine di migliorare le sue capacità di prendere decisioni informate e basate su dati nei diversi settori della sicurezza aerea. L'obiettivo del programma è sfruttare il tipo e il volume senza precedenti di conoscenze e dati per affrontare la maggior parte delle questioni e delle sfide importanti che il settore europeo dei trasporti ha affrontato e deve affrontare.

L'AESA è membro della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi, cui è affidato il coordinamento della gestione della risposta in caso di crisi della rete nel settore aeronautico. Nell'ambito delle sue competenze, l'Agenzia contribuisce a una risposta tempestiva e all'attenuazione delle crisi nel settore dell'aviazione in coordinamento con altre parti pertinenti.

Infine, l'AESA è responsabile della preparazione e dell'adozione del piano europeo per la sicurezza aerea (EPAS)²⁶.

L'applicazione di solidi principi di gestione della sicurezza è essenziale per il miglioramento costante della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, anticipando i rischi emergenti per la sicurezza e facendo l'uso migliore delle limitate risorse tecniche. Sebbene l'EPAS fosse già uno strumento consolidato per la pianificazione della sicurezza a livello UE, è stato solo con il

26 Cfr. la [sezione 2.2](#) per informazioni dettagliate sull'EPAS e sul suo processo di elaborazione e adozione. Nella versione inglese, il piano europeo per la sicurezza aerea ("European Plan for Aviation Safety") era noto in precedenza con la denominazione "European Aviation Safety Plan". La denominazione è stata modificata per evitare qualsiasi confusione tra "European Aviation Safety Programme" (EASP) e "European Aviation Safety Plan" (EASp).

regolamento (UE) 2018/1139 che tale documento è stato dotato di un riconoscimento formale a livello giuridico. Tale documento affronta le questioni di sicurezza in modo esauriente e completo.

Il capo II del regolamento (UE) 2018/1139 relativo alla gestione della sicurezza prevede l'adozione del programma europeo di sicurezza aerea e del piano europeo per la sicurezza aerea. Attraverso tali disposizioni, anche le norme e le pratiche raccomandate di cui all'annesso 19 dell'ICAO relative ai programmi di sicurezza nazionali sono recepite nel diritto dell'UE.

Inoltre il regolamento (UE) 2018/1139 contiene una serie di principi che dovrebbero guidare l'AESA, la Commissione e gli Stati membri nella regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile e nell'adozione di misure destinate a migliorare la sicurezza aerea. Tali principi richiedono in particolare che le misure e le norme di sicurezza corrispondano e siano proporzionate alla natura e ai rischi associati ai diversi tipi di aeromobili, operazioni e attività cui sono rivolte. Tali misure, per quanto possibile, dovrebbero inoltre essere formulate in modo da focalizzarsi sugli obiettivi da raggiungere, consentendo nel contempo modalità diverse di realizzazione di tali obiettivi, e dovrebbero promuovere altresì un approccio sistemico all'aviazione civile, tenendo conto delle interdipendenze tra sicurezza e altri ambiti tecnici, tra cui la cibersicurezza. Ciò dovrebbe contribuire a un conseguimento più efficiente in termini di costi dei livelli di sicurezza necessari oltre a stimolare l'innovazione.

1.4.2.4. La Commissione europea

La Commissione è responsabile della preparazione delle proposte legislative europee secondo la procedura legislativa ordinaria (cfr. anche la [sezione 1.3.1.](#)) e della preparazione e adozione di atti di esecuzione e delegati ove previsto dall'atto giuridico di base.

Una volta che la legislazione UE è stata adottata, gli Stati membri hanno la responsabilità primaria della sua corretta e puntuale applicazione. Con l'assistenza dell'Agenzia, la Commissione controlla la buona applicazione da parte degli Stati membri (cfr. anche la [sezione 3.1.1](#)) attraverso il processo di ispezioni di standardizzazione.

In questo contesto la Commissione può prendere provvedimenti se uno Stato membro è sospettato di violazione del diritto dell'Unione. Se non è possibile trovare una soluzione in una fase precoce, la Commissione, di norma in seguito a consultazioni con l'AESA, può avviare un procedimento formale d'infrazione e infine deferire lo Stato membro alla Corte di giustizia dell'Unione europea (cfr. sezione 1.6.).

Il Parlamento europeo e il Consiglio decidono in merito al bilancio annuale dell'UE e la Commissione è responsabile della sua attuazione. In questo contesto la Commissione garantisce lo stanziamento di fondi adeguati per le attività dell'AESA che dipendono da finanziamenti UE.

Infine la Commissione è responsabile della preparazione, dell'aggiornamento e dell'adozione del programma europeo di sicurezza aerea. La Commissione, in linea con l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139, aggiornerà come richiesto il programma europeo di sicurezza aerea per rispecchiare le modifiche in esso introdotte. A tal fine consulterà l'Agenzia e gli Stati membri.

1.5. Inchiesta sugli incidenti e sugli inconvenienti

1.5.1. Norme applicabili

La responsabilità delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza del settore aereo attraverso l'accertamento delle loro cause e di formulare raccomandazioni di sicurezza per evitarne il ripetersi, spetta agli Stati membri.

Il regolamento (UE) n. 996/2010 costituisce la base giuridica a livello UE per le inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti. Esso garantisce un elevato livello di efficienza, tempestività e qualità delle inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità. Queste norme garantiscono in particolare che l'autorità incaricata delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi (l'"autorità investigativa per la sicurezza" – SIA) sia indipendente da altre organizzazioni aeronautiche nazionali e da qualsiasi altra parte o ente le cui attività possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività. Le norme prevedono che i compiti della SIA possano essere estesi alla raccolta e all'analisi di informazioni relative alla sicurezza aerea, in particolare a fini di prevenzione degli incidenti. Queste attività, studi o analisi di una serie di inchieste possono anche tradursi in raccomandazioni di sicurezza che devono essere prese in considerazione dal destinatario interessato e, se del caso, dar vita ad azioni volte a garantire un'adeguata prevenzione degli incidenti e inconvenienti nell'aviazione civile.

1.5.2. Raccomandazioni di sicurezza

Il regolamento (UE) n. 996/2010 impone al destinatario di una raccomandazione di sicurezza di informare la SIA che ha emesso la raccomandazione, entro 90 giorni dalla ricezione di tale lettera, in merito alle azioni adottate o all'esame e, se del caso, di precisare il tempo necessario per il loro completamento e, se non viene adottata alcuna azione, i relativi motivi. Entro 60 giorni dal ricevimento della risposta, la SIA comunica al destinatario se ritiene adeguata la sua risposta e fornisce una motivazione qualora non concordi con la decisione di non intervenire.

Le SIA attuano le procedure per registrare le risposte alle raccomandazioni di sicurezza emesse, mentre gli organismi che ricevono una raccomandazione di sicurezza attuano le procedure per monitorare i progressi delle azioni adottate in risposta alle raccomandazioni di sicurezza ricevute. L'AESA tratta le raccomandazioni di sicurezza che sono indirizzate all'Agenzia e fornisce relazioni sui progressi e statistiche sul trattamento delle raccomandazioni di sicurezza.

La legislazione introduce anche requisiti in merito all'archiviazione delle raccomandazioni di sicurezza e delle relative risposte in una banca dati centrale europea denominata repertorio centrale europeo (ECR) gestito dalla Commissione. Le SIA registrano nell'ECR anche tutte le raccomandazioni di sicurezza pervenute da paesi terzi.

Esiste una legittima necessità di consentire al pubblico di accedere alle raccomandazioni di sicurezza (e alle relative risposte) dato che la finalità generale del regolamento (UE) n. 996/2010 è ridurre il numero di incidenti e promuovere la diffusione delle risultanze in merito agli incidenti relativi alla sicurezza. Poiché per motivi di sicurezza non dovrebbe esserci alcun accesso diretto all'ECR, tutte le raccomandazioni di sicurezza e le relative risposte contenute in tale banca dati sono messe a disposizione del pubblico attraverso un sito web pubblico distinto. Tale sito web è contenuto nell'hub centrale ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). La missione del Centro europeo di coordinamento dei sistemi di segnalazione di incidenti e inconvenienti (ECCAIRS) consiste nel mettere a disposizione una piattaforma digitale che consenta l'attuazione delle disposizioni definite nel regolamento (UE) n. 376/2014. ECCAIRS sostiene le autorità aeronautiche nella raccolta, nella condivisione e nell'analisi delle loro informazioni sulla sicurezza con l'obiettivo finale di migliorare la sicurezza aerea. L'AESA fornisce sostegno alla Commissione nella gestione dell'ECR.

1.5.3. Cooperazione con altri enti

Il regolamento (UE) n. 996/2010 rafforza ulteriormente la cooperazione tra le SIA attraverso l'istituzione della rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA), composta dai capi delle autorità investigative per la sicurezza di ciascuno Stato

membro e/o, in caso di un'autorità multimodale, dal capo competente per il settore dell'aviazione, o dai loro rappresentanti. L'ENCASIA mira a migliorare ulteriormente la qualità delle inchieste condotte dalle autorità responsabili per le inchieste di sicurezza e a rafforzarne l'indipendenza incoraggiando standard elevati per i metodi di inchiesta e la formazione degli investigatori. In particolare, essa elabora consigli su tutti gli aspetti relativi alle inchieste di sicurezza, promuove la condivisione di informazioni utili per il miglioramento della sicurezza aerea, coordina e organizza valutazioni "inter pares" e attività di formazione e promuove le migliori prassi investigative in materia di sicurezza. L'ENCASIA infine analizza le raccomandazioni di sicurezza, emesse o ricevute dagli Stati membri dell'UE, al fine di individuare importanti raccomandazioni di sicurezza rilevanti a livello dell'Unione.

Il regolamento (UE) n. 996/2010 prevede per le autorità investigative per la sicurezza dell'UE l'obbligo, conformemente all'allegato 13 della convenzione di Chicago, di invitare l'AESA e le autorità nazionali dell'aviazione civile dello o degli Stati membri interessati a partecipare alle inchieste di sicurezza. Il ruolo dell'AESA è agire in qualità di consulente così da coadiuvare l'investigatore incaricato o il rappresentante accreditato dell'autorità investigativa per la sicurezza che conduce l'inchiesta o vi partecipa, senza però incidere sulla sua autonomia. Analogamente anche le autorità nazionali dell'aviazione civile degli Stati membri dell'UE possono partecipare alle inchieste di sicurezza in qualità di consulenti. L'AESA e le autorità nazionali dell'aviazione civile sostengono l'inchiesta cui partecipano anche fornendo le informazioni, i consulenti e le apparecchiature necessarie alla SIA incaricata dell'inchiesta.

Il regolamento punta inoltre a migliorare il coordinamento delle inchieste tra le SIA e altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all'inchiesta di sicurezza, quali le autorità giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio.

1.6. Applicazione

1.6.1. Applicazione nei confronti degli Stati membri

L'articolo 17, paragrafo 1, del trattato sull'Unione europea prevede che la Commissione garantisca l'applicazione dei trattati e delle misure adottate dalle istituzioni dell'UE in applicazione degli stessi e che vigili sull'applicazione del diritto dell'Unione sotto il controllo della Corte di giustizia dell'Unione europea. L'articolo 258 TFUE ha istituito la procedura generale di applicazione dell'UE, attribuendo alla Commissione il potere di avviare procedure di infrazione nei confronti degli Stati membri che ritiene violino i loro obblighi. Le possibili violazioni possono essere individuate in diversi modi, di norma attraverso i risultati delle ispezioni di standardizzazione svolte dall'AESA che assiste la Commissione nel monitorare l'applicazione delle leggi sulla sicurezza aerea. Tra ulteriori modi figurano i reclami portati all'attenzione della Commissione acquisiti attraverso una varietà di fonti, da reclamanti individuali o istituzionali.

Il monitoraggio del rispetto del diritto dell'Unione in materia di sicurezza aerea e della maggior parte del quadro normativo nel settore ATM/ANS è condotto all'Agenzia che, in virtù dell'articolo 85 del regolamento (UE) 2018/1139, è incaricata di assistere la Commissione nel monitoraggio dell'applicazione da parte degli Stati membri del regolamento e dei suoi atti delegati e di esecuzione. La Commissione ha inoltre incaricato l'AESA di svolgere la medesima attività in relazione al regolamento (UE) n. 376/2014 e al suo relativo regolamento di esecuzione.

L'AESA, attraverso le disposizioni e le procedure stabilite dallo specifico regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013, vigila sull'applicazione dei predetti regolamenti, atti delegati e atti di esecuzione da parte delle autorità competenti degli Stati membri ed effettua ispezioni di standardizzazione. Inoltre, dal 2022 in poi, le ispezioni di standardizzazione vengono utilizzate

anche per valutare i programmi nazionali di sicurezza (SSP) degli Stati membri che devono essere coerenti con l'EPAS e includere gli elementi descritti nell'annesso 19 dell'ICAO. Tali SSP devono altresì includere o essere accompagnati da piani nazionali per la sicurezza aerea (SPAS) che individuano i rischi principali per la sicurezza e stabiliscono azioni per mitigarli, compresi i rischi e le azioni individuati nell'EPAS che sono rilevanti per lo Stato in questione.

Per ciascuna ispezione di standardizzazione l'AESA redige un rapporto di ispezione in cui descrive le risultanze emerse nel corso della medesima e che viene inviato allo Stato membro interessato e alla Commissione. Se i casi di non conformità individuati non sono affrontati in modo adeguato, la questione è comunicata alla Commissione che può avviare un procedimento d'infrazione a norma dell'articolo 258 TFUE.

Oltre al processo di standardizzazione, sono soggetti al monitoraggio da parte della Commissione e dell'AESA anche i certificati rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali competenti nonché le dichiarazioni rese da persone fisiche e giuridiche ai sensi del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di tale regolamento. La Commissione, qualora ritenga che una persona fisica o giuridica cui è stato rilasciato un certificato o che ha reso una dichiarazione non soddisfi più i requisiti applicabili del presente regolamento o degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, chiede allo Stato membro competente per la sorveglianza di tale persona, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, di adottare le azioni correttive e le misure di salvaguardia opportune, compresa la limitazione o la sospensione del certificato (cfr. sezione 1.6.2.2).

1.6.2. Applicazione nei confronti delle organizzazioni regolamentate del settore

1.6.2.1. Multe e sanzioni

La regolamentazione applicabile al settore della sicurezza aerea dispone che gli Stati membri stabiliscano multe e sanzioni in caso di violazione dei regolamenti stessi e delle eventuali relative norme di attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

In caso di violazioni del regolamento (UE) 2018/1139 e delle sue norme di attuazione inoltre, e laddove l'Agenzia sia l'autorità competente ed effettui la sorveglianza di un'organizzazione, la Commissione può, su richiesta dell'AESA, imporre multe o sanzioni pecuniarie periodiche ai soggetti e alle imprese ai quali l'Agenzia ha rilasciato un certificato. Queste multe e sanzioni pecuniarie periodiche devono essere dissuasive e proporzionate sia alla gravità del caso sia alla capacità economica del titolare del certificato, tenendo conto in particolare del grado di compromissione della sicurezza. La Commissione sta preparando un atto delegato in questo settore, a norma dell'articolo 84, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/1139, che definirà criteri dettagliati e una metodologia dettagliata per stabilire gli importi e le procedure per la riscossione delle multe e delle sanzioni pecuniarie periodiche, comprese le norme in materia di richieste di informazioni, rendicontazione e diritti di difesa.

1.6.2.2. Azioni relative ai certificati e altre misure

Il regolamento (UE) 2018/1139 dispone che gli Stati membri, la Commissione e l'AESA cooperino al fine di assicurare il rispetto del regolamento e delle relative norme di attuazione. Gli Stati membri, oltre ad assicurare la sorveglianza dei certificati che hanno rilasciato o delle dichiarazioni ricevute, sono tenuti a svolgere inchieste, comprese ispezioni a terra, e a prendere ogni provvedimento ritenuto necessario, fra cui il fermo operativo di un aeromobile. Ove l'autorità competente (autorità nazionale o AESA) rilevi un caso di non conformità dei titolari dei certificati o l'autorità competente ne sia stata informata, essa può o deve modificare (limitare), sospendere o revocare il certificato conformemente alle disposizioni applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e delle relative norme di attuazione.

Inoltre la Commissione, qualora ritenga che una persona fisica o giuridica cui è stato rilasciato un certificato o che ha reso una dichiarazione non soddisfi più i requisiti applicabili, chiede allo Stato membro competente per la sorveglianza, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, di adottare le azioni correttive e le misure di salvaguardia opportune, compresa la limitazione o la sospensione del certificato. Dopo che la Commissione ha adottato l'atto di esecuzione contenente tale decisione, quest'ultimo entra in vigore e l'obbligo di riconoscimento reciproco del certificato o della dichiarazione cessa di applicarsi agli altri Stati membri. Quando dispone di prove sufficienti dell'adozione delle opportune misure correttive, la Commissione decide che il riconoscimento reciproco può essere ripristinato.

L'AESA dispone altresì del mandato di reagire senza indebito ritardo a un problema urgente di sicurezza che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 indicando le misure correttive che devono essere adottate da parte delle persone fisiche e giuridiche in merito alle quali agisce in veste di autorità competente e diffondendo le relative informazioni a tali persone, comprese le direttive (direttive di sicurezza) o le raccomandazioni.

Per i compiti per i quali lo Stato membro è competente della certificazione e della sorveglianza, nel caso in cui siano stati individuati problemi urgenti di sicurezza, l'AESA stabilisce gli obiettivi di sicurezza da conseguire e raccomanda l'adozione di azioni correttive da parte delle autorità nazionali competenti. In tal caso le autorità nazionali competenti informano senza indebito ritardo l'AESA sulle misure adottate per conseguire tali obiettivi di sicurezza stabiliti da quest'ultima.

In aggiunta a queste misure gli Stati membri hanno posto in essere politiche nazionali di controllo dell'applicazione per garantire la corretta applicazione della legislazione a livello nazionale. Nel contesto specifico dell'annesso 19 della convenzione di Chicago, la raccomandazione 3.2.1.2 stabilisce esplicitamente che gli Stati dovrebbero definire una politica di applicazione che specifichi le condizioni e le circostanze in cui i fornitori di servizi dotati di un sistema di gestione della sicurezza sono autorizzati a trattare e risolvere gli eventi concernenti determinate questioni di sicurezza, internamente, nel contesto del loro sistema di gestione della sicurezza e con soddisfazione dell'autorità statale pertinente.

2. GESTIONE A LIVELLO EUROPEO DEI RISCHI PER LA SICUREZZA

Il regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce che l'applicazione di solidi principi di gestione della sicurezza è essenziale per il miglioramento costante della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, anticipando i rischi emergenti per la sicurezza e facendo l'uso migliore delle limitate risorse tecniche. Il regolamento conclude che è pertanto necessario stabilire un quadro comune per la pianificazione e l'attuazione di interventi volti a migliorare il livello di sicurezza. A tal fine è opportuno istituire a livello dell'Unione un piano europeo per la sicurezza aerea e un programma europeo di sicurezza aerea. Ogni Stato membro dovrebbe inoltre elaborare un programma nazionale di sicurezza conformemente alle disposizioni di cui all'annesso 19 della convenzione di Chicago. Tale programma dovrebbe essere accompagnato da un piano che descriva gli interventi che lo Stato membro deve adottare per attenuare i rischi per la sicurezza individuati.

Tenendo conto di ciò, il regolamento (UE) 2018/1139 introduce un nuovo quadro normativo vincolante con il suo capo II sulla gestione della sicurezza aerea. L'articolo 5 di detto regolamento stabilisce che la Commissione, previa consultazione dell'Agenzia e degli Stati membri, adotta, pubblica e aggiorna, ove necessario, un documento che descrive il funzionamento del sistema europeo di sicurezza aerea, le norme, le attività e le procedure utilizzate per gestire la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione conformemente a detto regolamento ("programma europeo di sicurezza aerea"). Tale programma comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza nazionale descritti nelle norme e nelle pratiche raccomandate internazionali. Descrive inoltre le procedure di elaborazione, adozione, aggiornamento e attuazione del piano europeo per la sicurezza aerea di cui all'articolo 6 di tale regolamento, in cui sono coinvolti da vicino gli Stati membri e le parti interessate.

L'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce che l'Agenzia, in stretta collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate, elabora, adotta e pubblica il piano europeo per la sicurezza aerea e successivamente lo aggiorna almeno annualmente. Sulla base della valutazione delle informazioni pertinenti sulla sicurezza, così come sulla scorta dei prodotti basati sui dati del programma Data4Safety, il piano europeo per la sicurezza aerea individua i principali rischi per la sicurezza che interessano il sistema europeo di sicurezza aerea e definisce le azioni necessarie per attenuare tali rischi. Tale articolo prevede altresì che l'Agenzia, sempre in stretta collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate, documenta i rischi per la sicurezza di cui a tale articolo in un apposito portafoglio rischi e controlla l'attuazione delle relative azioni di attenuazione dei rischi da parte degli interessati, anche mediante la definizione di indicatori di prestazione di sicurezza, ove opportuno.

Tenendo conto degli obiettivi di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) 2018/1139, il piano europeo per la sicurezza aerea specifica il livello di prestazione di sicurezza nell'Unione. Nella pratica ciò si ottiene attraverso la definizione di un obiettivo di sicurezza cui si aspira, combinato con indicatori di prestazione di sicurezza (SPI) basati sui risultati (operativi) e sui processi e sostenuto dal sistema di prestazioni ATM del cielo unico europeo. Gli SPI basati sui risultati sono definiti nel rapporto annuale sulla sicurezza (ASR) dell'AESA e monitorati attraverso la gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza. Gli indicatori basati sui processi sono definiti nel capo 4 dell'EPAS e monitorati tramite le procedure di standardizzazione dell'AESA. Il settore delle prestazioni chiave di sicurezza del sistema di prestazioni del cielo unico europeo è in linea con i principi e la direzione tecnica del quadro di monitoraggio delle prestazioni dell'AESA. Gli indicatori di prestazione sono concepiti da un gruppo di lavoro guidato dall'Agenzia e sostenuti da metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo associati. Tali indicatori misurano l'efficacia della gestione della sicurezza a livello di organizzazione e quindi monitorano i risultati della sicurezza, utilizzando il repertorio centrale europeo come fonte di dati.

La Commissione, l'Agenzia e gli Stati membri cooperano per il conseguimento di tale livello di prestazione di sicurezza.

L'articolo 7 del regolamento (UE) 2018/1139 istituzionalizza il programma nazionale di sicurezza (SSP) a livello di Stati membri. Prevede che ogni Stato membro, in consultazione con le parti interessate, istituisca e mantenga attivo un programma nazionale di sicurezza per la gestione della sicurezza dell'aviazione civile in relazione alle attività aeronautiche di sua competenza ("programma nazionale di sicurezza"), che deve essere commisurato alle dimensioni e alla complessità di tali attività e deve essere coerente con il programma europeo di sicurezza aerea. L'SSP comprende almeno gli elementi relativi alle competenze di gestione della sicurezza nazionale descritti nelle norme e nelle pratiche raccomandate internazionali. Inoltre l'SSP specifica gli obiettivi di sicurezza da conseguire a livello nazionale per quanto concerne le attività aeronautiche di competenza dello Stato membro interessato.

Infine l'articolo 8 del regolamento (UE) 2018/1139 prevede che l'SSP includa o sia corredato di un piano nazionale per la sicurezza aerea. Sulla base della valutazione delle informazioni pertinenti sulla sicurezza, ogni Stato membro, in consultazione con le parti interessate, individua i principali rischi per la sicurezza che interessano il suo sistema nazionale di sicurezza aerea e definisce le azioni necessarie per attenuare tali rischi.

L'articolo 8 specifica inoltre che il piano nazionale per la sicurezza aerea (SPAS) comprende i rischi e le azioni individuate nell'EPAS che sono pertinenti per lo Stato membro interessato e che gli Stati membri devono informare l'Agenzia dei rischi e delle azioni individuate nell'EPAS che considerano non pertinenti per il suo sistema nazionale di sicurezza aerea, indicando le relative motivazioni. Queste informazioni sono di norma incluse nello SPAS stesso. Le azioni dell'EPAS che devono essere prese in considerazione dagli Stati membri sono individuate come "compiti degli Stati membri (MST)". Inoltre per assistere gli Stati membri nell'individuazione degli elementi dell'EPAS rilevanti per i loro SPAS, un'azione MST dedicata elenca le aree di rischio principale più importanti che gli Stati devono prendere in considerazione. Oltre a considerare tali aree di rischio principale, gli Stati sono incoraggiati a riesaminare i portafogli rischi di sicurezza di settore che forniscono un elenco completo di questioni di sicurezza prioritarie per i vari settori, come inclusi con il volume III dell'EPAS.

Con il nuovo capo II, il regolamento (UE) 2018/1139 attua i requisiti internazionali stabiliti dall'annesso 19 della convenzione di Chicago, che stabilisce l'obbligo per i prestatori di servizi di disporre di sistemi di gestione della sicurezza e impongono che tutti i sistemi di gestione della sicurezza siano accettabili per lo Stato responsabile della pertinente certificazione. L'annesso 19 ICAO impone inoltre agli Stati di sviluppare un programma per gestire la sicurezza, l'SSP per essere più precisi, che, tra gli altri elementi, deve stabilire la legislazione primaria in materia di aviazione, obiettivi, politiche e risorse chiari, un sistema nazionale e funzioni per gestire i rischi per la sicurezza e garantire la sicurezza e infine attività di promozione della sicurezza.

Pertanto, in virtù del regolamento (UE) 2018/1139, l'UE incarica gli Stati membri di istituire e mantenere un SSP. Inoltre, tradizionalmente l'UE ha ripreso lo spirito delle pertinenti norme ICAO in vari regolamenti europei, in particolare nelle norme di attuazione del regolamento (UE) 2018/1139.

2.1. Raccolta, analisi e scambio dei dati di sicurezza

Le informazioni sulla sicurezza sono un'importante risorsa per individuare i pericoli per la sicurezza. Diversi regolamenti UE garantiscono che i dati e le informazioni pertinenti siano raccolti, analizzati e scambiati ove opportuno. Si tratta in particolare delle informazioni

concernenti gli eventi nel settore dell'aviazione civile (alla fine del 2021 il repertorio centrale europeo conteneva oltre 2 400 000 voci), i vettori aerei UE e di paesi terzi nel contesto del programma "EU Ramp Inspection" (programma UE per le ispezioni a terra) (alla fine del 2021 la banca dati SAFA conteneva oltre 160 000 segnalazioni, conteggiate dal momento in cui il sistema SAFA è diventato il programma "EU Ramp Inspection"), le raccomandazioni di sicurezza di cui al relativo sistema informatico (SRIS - alla fine del 2021 la banca dati SRIS conteneva 4 100 raccomandazioni di sicurezza) e le informazioni raccolte, analizzate e scambiate nel contesto delle autorizzazioni degli operatori di paesi terzi e dell'elenco europeo di sicurezza degli aeromobili soggetti a divieto.

Nell'UE la raccolta, l'analisi e lo scambio di eventi sono disciplinati dal regolamento (UE) n. 376/2014. Tale atto legislativo dispone che le organizzazioni, gli Stati membri e l'AESA istituiscano un sistema che consenta la raccolta e la conservazione degli eventi pertinenti. Gli eventi raccolti sono analizzati e, se del caso, sono attuate misure di mitigazione. Tutti gli eventi raccolti, assieme alle informazioni pertinenti sulla loro analisi e sul loro monitoraggio, sono trasferiti nel repertorio centrale europeo (ECR).

Le informazioni sugli eventi trasmesse all'ECR sono messe a disposizione degli Stati membri (autorità aeronautiche nazionali e autorità investigative per la sicurezza), dell'AESA e della Commissione. La rete di analisti della sicurezza aerea stabilita dal regolamento (UE) n. 376/2014 è tenuta ad analizzare l'ECR per sostenere la gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza e quindi alimentare l'EPAS.

Il regolamento (UE) n. 376/2014 impone inoltre alle autorità e all'AESA l'uso di un sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS)²⁷, che misura il rischio per la sicurezza degli eventi segnalati utilizzando una matrice bidimensionale:

- Le righe della matrice si occupano innanzitutto della gravità, individuando l'esito peggiore possibile in caso di incidente derivante dall'evento oggetto di valutazione se quest'ultimo avesse provocato un incidente. A tal fine si tiene conto sia del più probabile tipo di incidente che della categoria delle potenziali perdite di vite umane in base alle dimensioni dell'aeromobile e alla vicinanza a zone popolate o ad alto rischio.
- Le colonne misurano in secondo luogo la possibilità/probabilità, esaminando quanto l'evento fosse vicino all'esito di tale incidente. La determinazione della possibilità/probabilità tiene conto dell'efficacia delle barriere di sicurezza esistenti.

Grazie all'applicazione dell'ERCS, la gestione della sicurezza a livello dell'UE e nazionale, compresa la sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza (cfr. sezione 3.2.2), sarà ulteriormente migliorata.

Un elemento essenziale del sistema istituito a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 è la definizione di "cultura giusta", il cui obiettivo è garantire la continua disponibilità delle informazioni sulla sicurezza grazie all'instaurazione di un clima basato sulla fiducia in cui le persone non abbiano timore di segnalare gli eventi. Questo clima improntato alla "cultura giusta" si fonda su principi chiave definiti nel regolamento (UE) n. 376/2014, tra cui la non attribuzione di colpe e la non irrogazione di sanzioni (salvo nei casi di comportamento doloso o inaccettabile).

²⁷ L'ERCS costituisce parte del quadro giuridico del regolamento (UE) n. 376/2014, in primo luogo tramite il regolamento delegato (UE) 2020/2034 della Commissione, del 6 ottobre 2020, nonché tramite il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2082 della Commissione, del 26 novembre 2021, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2023.

Questo sistema è integrato dal programma Data4Safety che raccoglie, su base volontaria, dati complementari quali i dati di volo, di traffico e meteorologici e fornisce inoltre capacità analitiche avanzate. Data4Safety supporta la previsione dei rischi futuri.

2.2. Gestione a livello UE dei rischi per la sicurezza: il processo di elaborazione e aggiornamento del piano europeo per la sicurezza aerea

Fino alla sua undicesima edizione (EPAS 2022-2026) l'EPAS faceva riferimento ad un arco di tempo di cinque anni ed era emesso come piano continuo con aggiornamenti annuali. A partire dalla dodicesima edizione tale arco temporale è ridotto a tre anni, ai fini di un allineamento al periodo di riferimento del piano globale per la sicurezza aerea. Le priorità strategiche di cui al volume I saranno stabilite per il periodo di riferimento triennale, con una revisione intermedia per garantire che rimangano pertinenti. In linea con l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139, il volume II dell'EPAS che descrive le azioni dell'EPAS nonché il volume III con i portafogli rischi di sicurezza di settore continueranno a essere riesaminati e aggiornati su base annuale.

Lo sviluppo del piano, in termini tanto di priorità strategiche quanto di azioni, fa affidamento su gruppi dedicati di parti interessate, in particolare:

- l'organo consultivo degli Stati membri (MAB) e l'organo consultivo delle parti interessate (SAB) forniscono consulenza in merito alle priorità strategiche;
- gli organismi tecnico/settoriali (TeB, TeC, comitati settoriali che rappresentano rispettivamente gli Stati membri e l'industria) forniscono consulenza tecnica e operativa nonché riscontro sull'attuazione; e
- il lavoro di collaborazione svolto dall'AESA con i suoi partner per la sicurezza (in particolare tramite il programma Data4Safety) che sostiene lo sviluppo dei portafogli rischi di sicurezza.

Il ciclo di programmazione abituale dell'EPAS prevede due fasi distinte, ciascuna con una consultazione dedicata delle parti interessate.

Fase I:

- durante la prima fase, le priorità strategiche derivate dalla strategia dell'UE per l'aviazione e le priorità in materia di sicurezza stabilite attraverso il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza vengono discusse e confermate con gli organi consultivi dell'AESA. Il MAB e il SAB prendono l'iniziativa nel consolidare i contributi dei loro sottocomitati di settore e forniscono all'AESA i punti di vista degli Stati membri/dell'industria in merito alle priorità. Questa fase viene avviata una volta ogni tre anni all'inizio dell'anno antecedente il primo anno del nuovo periodo di riferimento.

Fase II:

- sulla base delle priorità in materia di sicurezza concordate, le tappe fondamentali della pianificazione per le singole azioni dell'EPAS sono definite o aggiornate in linea con il processo di programmazione unica dell'AESA. Si elabora quindi un progetto dell'EPAS che viene fornito a tutti gli organi consultivi affinché formulino osservazioni dettagliate. A seguito della consultazione degli organi consultivi e dell'analisi delle osservazioni pervenute, si consolida il progetto finale dell'EPAS e si integra il volume III. Tale volume, che fornisce l'insieme completo dei portafogli rischi di sicurezza di settore, nonché una descrizione di ciascuna questione di sicurezza individuata e prioritaria, è elaborato attraverso il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza.

Il progetto finale dell'EPAS composto da tutti e tre i volumi viene quindi presentato per l'approvazione al consiglio di amministrazione dell'AESA. Dopo la sua approvazione formale da parte del consiglio di amministrazione, viene pubblicato sul sito web dell'AESA.

Maggiori informazioni sullo sviluppo dell'EPAS, compresa l'applicazione dei principi della Commissione sul tema legiferare meglio, così come informazioni sui vari gruppi che svolgono un ruolo nello sviluppo dell'EPAS, sono disponibili qui:

- [modalità di sviluppo dell'EPAS](#) (solo in EN);
- [gruppi di lavoro e organismi che svolgono un ruolo nel contesto dell'EPAS](#) (solo in EN).

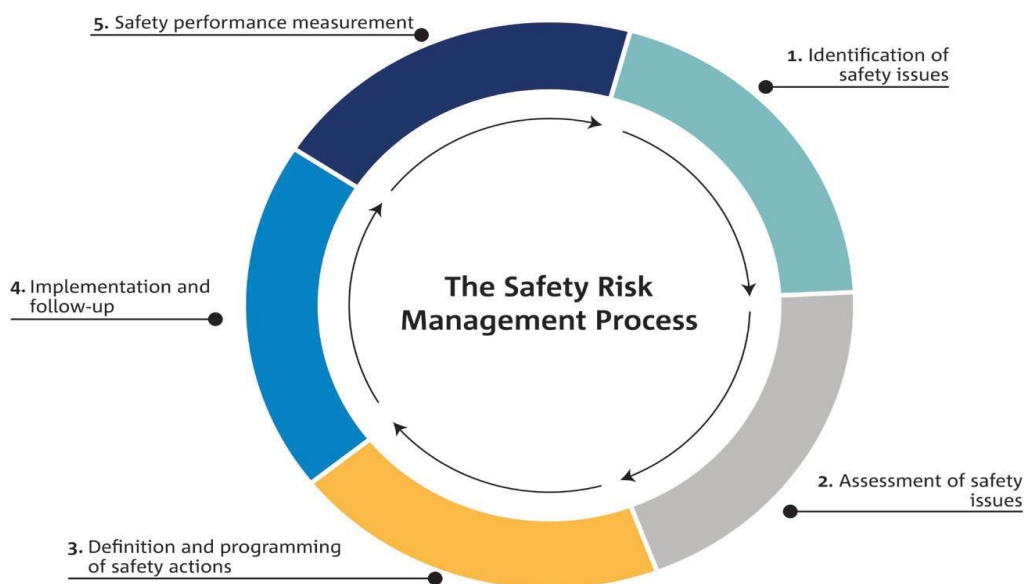
Le priorità in materia di sicurezza e le relative azioni riportate nell'EPAS sono stabilite attraverso il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza, che coinvolge gli Stati membri, l'industria, la Commissione e l'AESA.

Il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza (SRM)

I principali rischi per la sicurezza e le corrispondenti azioni di mitigazione che alimentano l'EPAS sono sviluppati attraverso il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza. Rientra in tale contesto un insieme di processi che mirano a individuare le questioni di sicurezza e le loro mitigazioni, nonché a monitorarne l'attuazione. Ciò implica l'analisi di dati provenienti da fonti diverse e la collaborazione con i partner in materia di sicurezza appartenenti alle autorità aeronautiche nazionali e all'industria (attraverso il programma Data4Safety) e la rete di analisti della sicurezza aerea.

Il processo di gestione dei rischi per la sicurezza segue cinque fasi specifiche:

Figura 2. Il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza



Individuazione delle questioni di sicurezza: Si tratta della prima fase del processo di gestione dei rischi per la sicurezza e viene svolta attraverso l'analisi dei dati sugli eventi e di altre informazioni relative alla sicurezza nonché di informazioni di sostegno derivanti dal lavoro di collaborazione con i partner per la sicurezza, in particolare tramite il programma Data4Safety. Tali potenziali questioni di sicurezza vengono formalmente rilevate dall'Agenzia e sono quindi soggette a una valutazione preliminare della sicurezza. Detta valutazione informa quindi la decisione in merito all'eventualità che una potenziale questione di sicurezza debba essere o

meno formalmente inclusa nel portafoglio rischi di sicurezza pertinente oppure essere soggetta ad altre azioni. La consulenza è tratta da Data4Safety e dai NOAS. I risultati di questa fase del processo sono i portafogli dei rischi per la sicurezza del dominio. All'interno dei portafogli, si assegna una priorità tanto alle aree di rischio principale quanto alle questioni di sicurezza. I portafogli rischi di sicurezza di dominio sono pubblicati con il volume III dell'EPAS.

Valutazione delle questioni di sicurezza: una volta che è stata individuata e acquisita all'interno del portafoglio rischi di sicurezza, una questione di sicurezza è sottoposta a una valutazione tecnica della sicurezza. Tali valutazioni sono prioritarie all'interno del portafoglio. Il processo di valutazione è coordinato dall'AESA ed è sostenuto dal programma Data4Safety e dalla rete di analisti della sicurezza aerea. Inoltre i membri del gruppo sono incoraggiati a partecipare alla valutazione stessa. Tale approccio collaborativo con i partner per la sicurezza dell'Agenzia è fondamentale per ottenere i migliori risultati possibili. Complessivamente, tale attività costituisce la valutazione delle questioni di sicurezza, che fornisce potenziali azioni di mitigazione per l'EPAS.

Definizione e programmazione delle azioni di sicurezza: in tale contesto rientrano una valutazione dell'impatto che sarà acquisita in un documento concernente la strategia di intervento migliore (BIS), definendo possibili azioni di mitigazione, valutando le implicazioni e i vantaggi di ciascuna possibile azione e formulando raccomandazioni sulle migliori azioni di mitigazione da attuare nell'EPAS. Utilizzando una combinazione di valutazione delle questioni di sicurezza/strategia di intervento migliore, le proposte formali di azioni dell'EPAS vengono quindi presentate agli organi consultivi nel contesto della consultazione per la strategia di intervento migliore e/o l'EPAS.

Esistono diversi tipi di azioni dell'EPAS, quali i compiti normativi (RMT), i compiti di promozione della sicurezza (SPT) o i compiti degli Stati membri (MST). Una descrizione dettagliata dei tipi di azioni dell'EPAS e dei relativi modelli è disponibile sulla pagina dedicata all'EPAS del sito web dell'AESA:

- [modelli e tipi di azioni dell'EPAS](#) (solo in EN).

Una volta discusse e concordate, le azioni vengono poi incluse nella successiva edizione dell'EPAS. Le azioni a basso costo o che richiedono un intervento più rapido sono spesso accelerate e compaiono nel successivo aggiornamento disponibile dell'EPAS, senza che sia necessario ricorrere a una strategia di intervento migliore. In taluni casi sono necessarie azioni per la sicurezza più immediate che possono essere completate prima della pubblicazione dell'EPAS successivo. Chiaramente tali azioni non sono incluse nell'EPAS. Dette azioni potrebbero contemplare la pubblicazione di un bollettino di informazione sulla sicurezza (SIB) oppure assumere la forma di attività immediate di promozione della sicurezza.

Attuazione e follow-up: la fase successiva del processo prevede l'attuazione e il follow-up in merito alle azioni che sono state incluse nell'EPAS.

L'AESA monitora la tempestiva attuazione delle azioni sulla base degli indicatori chiave di prestazione definiti nel contesto del processo di programmazione unica. Il riscontro sui progressi viene fornito regolarmente durante le riunioni degli organi consultivi.

L'articolo 8 del regolamento (UE) 2018/1139 impone agli Stati membri di prendere in considerazione le azioni e i rischi pertinenti dell'EPAS nel contesto del loro piano nazionale per la sicurezza aerea (SPAS) e di indicare le motivazioni per le azioni considerate non pertinenti per loro. Di conseguenza lo SPAS rimane uno strumento importante tramite il quale gli Stati membri riferiscono in merito all'attuazione delle azioni. Gli Stati sono tenuti a riesaminare i propri SPAS con cadenza almeno annuale e laddove il loro SPAS non sia aggiornato annualmente, a conservare la documentazione attestante l'attuazione delle azioni dell'EPAS pertinenti, compresa una motivazione qualora tali azioni non siano considerate pertinenti.

L'AESA valuta regolarmente l'attuazione dell'SSP a livello di singoli Stati nel contesto delle attività di standardizzazione SYS dell'AESA. La valutazione mira a individuare i punti di forza e le aree di miglioramento, contribuendo all'ulteriore maturazione dell'attuazione dell'SSP in Europa, al conseguimento degli obiettivi del GASP e dell'EPAS per un'attuazione efficace dell'SSP entro il 2025. Ciò comporta una valutazione dei processi e dei risultati della pianificazione delle azioni di sicurezza a livello di Stato. Inoltre le azioni EPAS incluse anche nel EUR RASP saranno oggetto di indagini annuali sull'attuazione gestite dall'Ufficio regionale EUR dell'ICAO. I risultati di tale monitoraggio saranno discussi nelle riunioni rispettivamente degli organi consultivi e del gruppo di esperti per la sicurezza della regione europea (RESG).

Misurazione delle prestazioni di sicurezza: la fase finale del processo di gestione dei rischi per la sicurezza è la misurazione delle prestazioni di sicurezza. Tale attività serve per monitorare:

- 1) modifiche specifiche che sono derivate dall'attuazione di azioni di sicurezza; e
- 2) le modifiche sistemiche che potrebbero essersi verificate nel sistema aeronautico e potrebbero richiedere azioni aggiuntive.

La misurazione delle prestazioni avviene tramite un quadro delle prestazioni di sicurezza che monitora:

- 1) trasversalmente i vari settori esaminando le aree di rischio principale a livello di settori; e
- 2) le specifiche questioni di sicurezza.

Il rapporto annuale sulla sicurezza (ASR) dell'AESA è il riesame annuale del quadro delle prestazioni di sicurezza. Individua le tendenze in materia di sicurezza, mette in evidenza i settori prioritari, le aree di rischio principale e le questioni di sicurezza. A partire da questo passaggio, il processo di gestione dei rischi per la sicurezza ricomincia nuovamente. Per quanto riguarda l'ASR, cfr. la sezione 2.3.3 per ulteriori dettagli sull'ASR dell'AESA.

2.2.1 Il piano europeo per la sicurezza aerea: dimensione internazionale

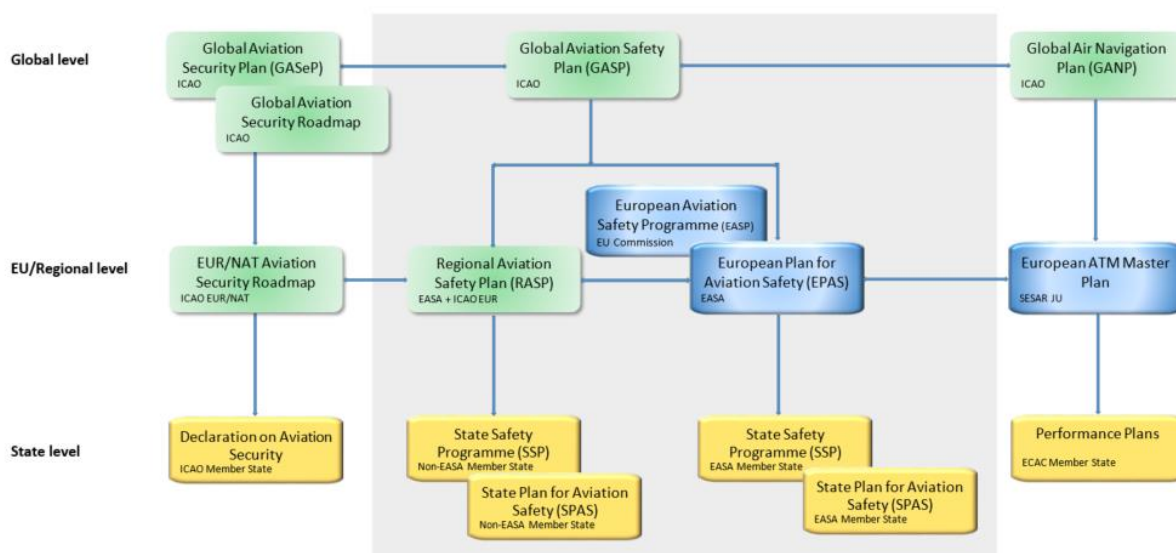
L'EPAS sostiene gli obiettivi e le priorità del GASP. Il GASP mira a ridurre continuamente le vittime e il rischio di vittime orientando l'elaborazione di una strategia armonizzata per la sicurezza aerea e lo sviluppo e l'attuazione di piani regionali e nazionali di sicurezza aerea. Un sistema aeronautico sicuro contribuisce allo sviluppo economico degli Stati e delle loro industrie. Il GASP promuove l'attuazione di un sistema di sorveglianza in materia di sicurezza di uno Stato promuovendo un approccio basato sui rischi alla gestione della sicurezza, nonché un approccio coordinato alla collaborazione tra Stati, regioni e industria. Oltre ad occuparsi della sicurezza sistemica, il GASP tratta le categorie di eventi globali ad alto rischio (G-HRC), che sono considerate priorità globali in materia di sicurezza. Tali categorie sono state determinate in base alle vittime effettive derivanti da incidenti passati, al rischio elevato di vittime per incidente o al numero di incidenti e inconvenienti. Le aree di rischio principale individuate attraverso il processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza comprendono le cinque categorie di eventi globali ad alto rischio che sono:

- volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno;
- perdita di controllo in volo;
- collisione a mezz'aria;
- uscita dalla pista; e
- incursione sulla pista.

Ulteriori aree di rischio principale sono individuate nell'ambito di applicazione dell'EPAS (fare riferimento al volume III, capo 17, dell'EPAS), quali incendi, fumo e pressurizzazione, danneggiamento a terra, collisione in volo con ostacoli, altre lesioni e *security*.

Dal 2017 l'Ufficio regionale dell'ICAO per la regione EUR/NAT e l'AESA collaborano per sviluppare un piano regionale per la sicurezza aerea (RASP) basato sull'EPAS. Il primo EUR RASP è stato pubblicato a gennaio del 2019. Il gruppo di esperti per la sicurezza della regione europea (EUR RESG) è responsabile della gestione e del monitoraggio dell'EUR RASP. L'EUR RESG è copresieduto dall'AESA e da parti interessate del settore (attualmente IATA). L'EUR RESG riferisce al gruppo di pianificazione del sistema aeronautico della regione europea (EASPG). Mentre gli indicatori di prestazione di sicurezza dell'EPAS sono determinati nel quadro della gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza, l'EUR RASP fornisce una serie di obiettivi e indicatori di prestazione di sicurezza EUR derivati dagli obiettivi e dai traguardi del GASP, per i quali i dati vengono raccolti dall'ICAO.

Figura 3. Relazione tra EASP, EPAS e altri programmi e piani



2.3. Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza

Per prestazione di sicurezza si intende il conseguimento della sicurezza della regione, dello Stato o dell'organizzazione valutata utilizzando mezzi quantitativi e/o qualitativi.

Il livello di prestazione di sicurezza da conseguire non dovrebbe avere carattere vincolante, ma dovrebbe piuttosto esprimere l'ambizione dell'Unione e dei suoi Stati membri in materia di sicurezza dell'aviazione civile, come espresso all'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/1139.

Nota:

in linea con le raccomandazioni degli Stati e delle parti interessate del settore, è stato proposto di eliminare dalla prossima edizione il concetto di livello accettabile di prestazione di sicurezza (ALoSP) come definito nell'annesso 19 dell'ICAO, seconda edizione, norma 3.4.2.1. Verrà piuttosto evidenziata la necessità di un monitoraggio attivo e di una gestione delle prestazioni di sicurezza basati su indicatori che riflettano gli obiettivi di sicurezza.

Ulteriori orientamenti sulla gestione delle prestazioni di sicurezza, fornite dall'AESA, sono disponibili nella pubblicazione (solo in EN) sul tema:

- [orientamenti sul livello accettabile di prestazione di sicurezza \(ALoSP\), Gestione delle prestazioni di sicurezza e garanzia della sicurezza.](#)

2.3.1 Accordo sulla prestazione di sicurezza delle organizzazioni

Gli Stati membri dell'UE sono competenti per la valutazione periodica del sistema di gestione delle organizzazioni, che include il monitoraggio delle prestazioni di sicurezza da parte delle organizzazioni soggette alla loro giurisdizione, laddove tale sistema di gestione sia necessario. Il livello di prestazione di sicurezza da conseguire dovrebbe essere valutato rispetto agli obiettivi di sicurezza e considerare l'efficacia delle azioni di mitigazione dei rischi e il monitoraggio dovrebbe tener conto di una combinazione di indicatori basati sui processi e sui risultati, derivati dagli obiettivi di sicurezza.

Occorre garantire la coerenza degli obiettivi di sicurezza tra quelli dello Stato (ossia SSP/SPAS ai sensi degli articoli 7 e 8 del regolamento (UE) 2018/1139) e quelli degli organismi regolamentati, nonché per quanto riguarda il monitoraggio di tali obiettivi. Il monitoraggio viene effettuato attraverso i processi di gestione delle prestazioni di sicurezza dello Stato e delle organizzazioni, nonché attraverso una sorveglianza basata sui rischi/sulle prestazioni. Tale metodologia facilita il miglioramento continuo del livello di prestazione di sicurezza conseguito. In assenza di conseguimento delle prestazioni di sicurezza, tanto lo Stato quanto l'organizzazione dovrebbero intraprendere azioni in maniera collaborativa destinate a migliorare la situazione.

La maturità nel monitoraggio della prestazione di sicurezza aumenterà con il tempo a fronte della maturazione dell'attuazione e di uno scambio regolare di informazioni significative tra lo Stato e le organizzazioni soggette a sorveglianza.

Nel contesto del quadro di gestione della sicurezza dell'UE esiste attualmente un settore per il quale sono definiti obiettivi di prestazione di sicurezza espliciti: il sistema di prestazioni in ambito ATM²⁸ del cielo unico europeo è stato istituito a livello UE con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo migliorando l'efficienza globale dei

28 Articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1) e regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo (GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1).

servizi di navigazione aerea nei quattro settori di prestazione essenziali: sicurezza, condizioni ambientali, capacità (ritardo) ed efficienza economica rispetto ai costi. Tale sistema prevede l'elaborazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per periodi di riferimento fissi di 3-5 anni nei quattro settori di prestazione essenziali. Gli Stati membri sono tenuti a sviluppare piani di miglioramento delle prestazioni che comprendono obiettivi vincolanti a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Per l'attuazione dei sistemi di prestazione ATM del cielo unico europeo la Commissione è assistita dall'organo di valutazione delle prestazioni, un organo indipendente designato con la decisione di esecuzione 2014/672/UE della Commissione²⁹.

2.3.2 Prestazione di sicurezza degli Stati membri

I medesimi principi descritti al punto 2.3.1 si applicano agli Stati membri dell'UE: il livello di prestazione di sicurezza da conseguire dovrebbe essere valutato rispetto agli obiettivi di sicurezza e considerare l'efficacia delle azioni di mitigazione risultanti dalla gestione dei rischi per la sicurezza da parte dello Stato nel contesto dell'SSP e definite nello SPAS (ossia gli articoli 7 e 8 del regolamento (UE) 2018/1139), tenendo debitamente conto dei rischi e delle azioni definiti nell'EPAS come pertinenti per lo Stato (cfr. articolo 6 e articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139).

Non esiste alcun accordo sulla prestazione di sicurezza di un singolo Stato membro a livello UE e attualmente non esistono obiettivi specifici di prestazione di sicurezza imposti agli Stati membri dal diritto dell'Unione.

2.3.3 Il rapporto annuale sulla sicurezza

L'articolo 72, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/1139 stabilisce che ogni anno e in circostanze particolari, l'Agenzia pubblica un rapporto sulla sicurezza per informare il pubblico sul livello complessivo di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione. Tale rapporto comprende un'analisi della situazione generale della sicurezza con una formulazione semplice e facilmente comprensibile e indica se sussistono rischi maggiori per la sicurezza.

Inoltre l'articolo 14, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 376/2014 stabilisce che l'Agenzia include nel rapporto annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 72, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/1139 le informazioni sui risultati dell'analisi dei dati di cui al paragrafo 1 di tale articolo 14 come segue: "[l]a Commissione, l'Agenzia e le autorità competenti degli Stati membri collaborano regolarmente allo scambio e all'analisi dei dati contenuti nel repertorio centrale europeo".

In conformità con tali requisiti, l'AESA pubblica dal 2005 un rapporto annuale sulla sicurezza (ASR). L'analisi presentata in tale rapporto fornisce il contributo basato sui dati che sostiene il processo decisionale necessario per l'EPAS. L'ASR fornisce una sintesi statistica della sicurezza aerea negli Stati membri dell'AESA ed individua altresì le sfide più importanti per la sicurezza che l'aviazione europea deve affrontare attualmente.

²⁹ Decisione di esecuzione 2014/672/UE della Commissione, del 24 settembre 2014, relativa alla proroga della designazione dell'organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo (GU L 281 del 25.9.2014, pag. 5).

Portafogli di dati sono forniti per ciascuno dei settori dell'aviazione e si basano sul lavoro degli anni precedenti. Mettono in evidenza i fattori causali e contribuenti che sono stati individuati nei dati sugli eventi, incrociati con le aree di rischio principale (o con gli esiti principali degli incidenti) a cui contribuiscono.

L'analisi dell'ASR si concentra sui rischi per la sicurezza aerea sulla base dei dati sugli eventi. Tale lavoro si colloca nel contesto del processo in corso di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza. Sostiene lo sviluppo di portafogli rischi di sicurezza di settore e fornisce un elenco di aree di rischio principale in base alle quali definire le priorità delle azioni per l'EPAS.

Analogamente all'obbligo dell'AESA, anche gli Stati membri sono tenuti a pubblicare un rapporto annuale sulla sicurezza. Infatti l'articolo 13 del regolamento (UE) n. 376/2014 sull'analisi e sul monitoraggio degli eventi a livello nazionale stabilisce che per informare il pubblico del livello di sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro deve pubblicare almeno una volta l'anno una relazione sulla sicurezza. Tale relazione di sicurezza deve:

- a) contenere informazioni aggregate e rese anonime sul tipo di eventi e di altre informazioni in materia di sicurezza raccolti tramite i rispettivi sistemi nazionali di segnalazione obbligatoria e spontanea;
- b) individuare le tendenze;
- c) individuare le azioni che esso ha adottato.

2.4. Obblighi di gestione della sicurezza di autorità e organizzazioni

L'elaborazione delle norme di attuazione relative al regolamento (UE) 2018/1139 ha portato all'adozione di due distinte serie di requisiti rispettivamente facenti in capo alle autorità e alle organizzazioni:

- a. requisiti per le autorità, che tengono in debito conto gli otto elementi critici di un sistema di sorveglianza della sicurezza quale definito dall'appendice 1, dell'annesso 19 della convenzione di Chicago, sostenendo in tal modo l'attuazione dei programmi nazionali di sicurezza e concorrendo al tempo stesso all'obiettivo di standardizzazione di cui al regolamento (UE) 2018/1139. Essi includono inoltre elementi che sono essenziali per instaurare un sistema globale di gestione della sicurezza aerea a livello dell'UE, in cui rientrano le responsabilità dell'UE e degli Stati membri in materia di gestione della sicurezza;
- b. requisiti per le organizzazioni, nella maggior parte dei settori aeronautici, che includono i requisiti generali consolidati per i sistemi di gestione (della sicurezza). Con l'adozione nel 2021/2022 di norme che impongono sistemi di gestione nell'area dell'aeronavigabilità iniziale e del mantenimento dell'aeronavigabilità³⁰, il quadro normativo dell'UE è conforme al capitolo 4 dell'annesso 19 della convenzione di Chicago che definisce i requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza. Tali requisiti per le organizzazioni sono concepiti in modo tale da incorporare le norme e pratiche raccomandate dell'ICAO di cui all'annesso 19 così da garantire la compatibilità con i sistemi di gestione esistenti e promuovere la gestione integrata. I requisiti relativi al sistema di gestione offrono flessibilità per adattare il sistema alla dimensione, alla natura e alla complessità delle attività delle organizzazioni aeronautiche e si adeguano a

³⁰ Aeronavigabilità iniziale regolamento delegato (UE) 2022/201 della Commissione, del 10 dicembre 2021 (GU L 33 del 15.2.2022, pag. 7) e regolamento di esecuzione (UE) 2022/203 della Commissione, del 14 febbraio 2022 (GU L 33 del 15.2.2022, pag. 46); mantenimento dell'aeronavigabilità: regolamento di esecuzione (UE) 2021/1963 della Commissione, dell'8 novembre 2021 (GU L 400 del 12.11.2021, pag. 18).

qualsiasi modello aziendale da esse seguito, consentendo quindi un'applicazione proporzionata.

I requisiti generali relativi al sistema di gestione mirano a promuovere un quadro unico di gestione della sicurezza per tutte le organizzazioni approvate che rientrano del campo di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139. Per i diversi settori tecnici questi requisiti generali per le autorità e le organizzazioni sono ulteriormente integrati da requisiti più specifici (per esempio i requisiti relativi al monitoraggio dei dati di volo per gli operatori aerei).

Inoltre tali requisiti per le autorità e le organizzazioni sono attualmente in fase di modifica con disposizioni specifiche sulla gestione della sicurezza delle informazioni.

A integrazione di tali requisiti il regolamento (UE) n. 376/2014 garantisce che le organizzazioni e le autorità competenti individuino i pericoli e gestiscano i rischi per la sicurezza mediante la raccolta, l'analisi e il monitoraggio degli eventi nell'aviazione civile. A partire da gennaio 2023 il presente regolamento impone alle autorità e all'AESA l'uso dell'ERCS (cfr. sezione 2.1).

Nel 2019 si è svolta una valutazione del regolamento (UE) n. 376/2014 dalla quale è emerso che il regolamento continua a essere pertinente anche alla luce dei recenti sviluppi nel settore dell'aviazione, quali il rapido aumento delle operazioni di aeromobili senza equipaggio, nonché le crescenti minacce legate alla cibersicurezza. Sebbene abbia constatato che il regolamento offre sufficiente flessibilità per affrontare tali sviluppi in modo efficiente, la valutazione riconosce altresì che si dovrebbe prendere in considerazione l'aggiornamento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione aggiornando l'elenco degli eventi che devono essere obbligatoriamente segnalati e i campi di dati obbligatori al fine di consentire una migliore raccolta dei dati di sicurezza derivanti da tali nuovi settori dell'aviazione.

3. GARANZIA DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO

3.1 Sorveglianza della sicurezza³¹

La sorveglianza della sicurezza nell'Unione europea comprende le attività di sorveglianza e vigilanza nei confronti delle organizzazioni che sono state approvate dall'AESA e di quelle approvate dagli Stati membri. Comprende anche il controllo degli Stati membri finalizzato a garantire una corretta attuazione della legislazione europea nel settore della sicurezza aerea.

3.1.1 Controllo dell'applicazione delle norme negli Stati membri

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013 della Commissione ³² stabilisce i metodi di lavoro per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle pertinenti norme di sicurezza da parte delle autorità competenti

³¹ Ai fini del presente documento per "sorveglianza" si intendono sia la sorveglianza condotta nei confronti delle organizzazioni certificate dalla rispettiva autorità competente che il controllo dell'applicazione delle norme negli Stati membri dell'AESA effettuato dall'AESA nel contesto delle ispezioni di standardizzazione.

La sorveglianza della sicurezza nell'UE è principalmente disciplinata dal regolamento (UE) 2018/1139 e dalle relative norme di attuazione (cfr. la figura 1 per maggiori informazioni sulla legislazione applicabile).

³² Regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013 della Commissione, del 28 giugno 2013, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle norme del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione (GU L 179 del 29.6.2013, pag. 46).

degli Stati membri. Tali ispezioni di standardizzazione, assieme al relativo seguito dato, sono svolte dall'AESA (cfr. anche le sezioni [3.2.1.](#) e [1.6.1.](#)).

3.1.2 Sorveglianza nei confronti delle organizzazioni certificate

La sorveglianza della sicurezza costituisce la parte del processo di gestione della sicurezza che si preoccupa di garantire un effettivo rispetto dei requisiti di sicurezza e delle relative procedure previsti dalla legislazione dell'Unione.

La sorveglianza della sicurezza garantisce che l'industria aeronautica europea fornisca un livello di sicurezza in linea con quello definito dalle norme dell'Unione. La responsabilità che incombono sui singoli Stati membri e sull'AESA per quanto riguarda la sorveglianza della sicurezza costituiscono pertanto il fondamento su cui si basano la sicurezza aerea e il riconoscimento reciproco delle licenze e dei certificati nell'Unione europea.

Con l'introduzione di requisiti per le autorità, tale sorveglianza comprende, per quanto riguarda la prestazione di sicurezza delle organizzazioni, un monitoraggio continuo che esamina i rischi specifici derivanti dalle loro attività (cfr. anche la [sezione 3.2.2.](#)).

3.2 Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, dei settori che più preoccupano o che ne hanno maggiore bisogno

3.2.1 Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, del monitoraggio degli Stati membri

Nell'UE le ispezioni di standardizzazione degli Stati membri condotte dall'Agenzia seguono un approccio basato sui rischi nel contesto del quale gli intervalli tra le ispezioni, la portata e la profondità delle inchieste, come pure la dimensione e la composizione del gruppo di ispettori, sono adeguati alla situazione specifica di ciascuno Stato e settore.

Tale monitoraggio è effettuato su base continua, riguarda l'intero sistema del trasporto aereo ed è basato sui rischi, tenendo conto di tutte le informazioni a disposizione dell'AESA. A tale fine l'AESA valuta la capacità delle autorità competenti di esercitare le loro responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Ciò comporta la raccolta e l'analisi dei dati, l'esecuzione delle ispezioni necessarie e l'adozione delle misure necessarie a seguito delle ispezioni, al fine di assicurare che vengano tempestivamente attuate le opportune rettifiche e azioni correttive.

La standardizzazione fa parte della raccolta dei dati di sicurezza a livello UE necessaria per individuare i pericoli e consente di basare sui dati di sicurezza la sorveglianza mirata dei settori che più preoccupano o che ne hanno maggiore bisogno.

La strategia di standardizzazione si concentra sui tre settori chiave seguenti:

- **attuazione di un approccio di monitoraggio continuo:** il regolamento (UE) n. 628/2013 introduce un sistema per il controllo dell'applicazione uniforme delle norme europee per la sicurezza aerea che dovrebbe essere esteso a tutti i settori aeronautici;
- **pianificazione, basata sui rischi, delle ispezioni di standardizzazione:** nell'approccio di monitoraggio continuo, gli intervalli tra le ispezioni, la portata e la profondità delle inchieste, come pure la dimensione e la composizione del gruppo di ispettori, sono adeguati alla situazione specifica di ciascuno Stato e settore. Ciò si traduce in un uso più flessibile e più efficiente delle risorse e in un onere ridotto per quegli Stati che registrano buoni risultati e possono pertanto essere sottoposti a ispezioni con minore frequenza. La verifica della conformità alla normativa è gradualmente integrata nel monitoraggio della prestazione dei sistemi e dei processi, con un'analisi dell'efficacia sistemica dei sistemi di gestione delle autorità competenti e dei programmi nazionali di sicurezza;

- **integrazione tra le attività di standardizzazione dell'AESA e il programma USOAP dell'ICAO:** l'attuale accordo operativo promuove una maggiore cooperazione e integrazione delle attività tra l'AESA e l'ICAO. Un dialogo costante, lo scambio di informazioni e di dati, la partecipazione alle rispettive attività di ispezione e controllo sono gli strumenti individuati a tal fine in modo che i requisiti e le norme sia dell'UE che dell'ICAO possano essere rispettati, per quanto possibile, con un unico processo integrato;
- **integrazione delle valutazioni dell'attuazione del programma nazionale di sicurezza nell'ambito di applicazione della standardizzazione dell'AESA:** dal 2022 le ispezioni di standardizzazione vengono utilizzate anche per valutare l'attuazione efficace dei programmi nazionali di sicurezza degli Stati membri e dei relativi piani nazionali per la sicurezza aerea. In linea con l'approccio basato sulle prestazioni adottato dall'ICAO, che promuove e sostiene l'attuazione graduale dell'SSP, l'AESA valuta il livello di attuazione dell'SSP utilizzando i cinque livelli di maturità definiti nella metodologia dell'ICAO per la valutazione dell'attuazione del programma nazionale di sicurezza (SSPIA);
- **coinvolgimento del personale delle autorità competenti nelle attività di standardizzazione:** per conseguire una standardizzazione proattiva e promuovere un adeguato livello di qualificazione del personale in tutta Europa. Le riunioni di standardizzazione sono inoltre la sede in cui si giunge a un accordo su una comprensione comune dei requisiti, si forniscono interpretazioni e si condividono le migliori pratiche, concorrendo in tal modo a un'attuazione uniforme della regolamentazione;
- **meccanismo rafforzato di riscontro sulla normativa:** si sta razionalizzando e migliorando l'attuale meccanismo di feedback per valutare sistematicamente l'efficacia delle norme e integrare i risultati delle attività di standardizzazione nelle attività di gestione della sicurezza, di elaborazione della normativa e di promozione della sicurezza.

3.2.2 Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, nei confronti dell'industria

I requisiti per l'autorità contenuti nel diritto dell'Unione impongono lo sviluppo di un programma di sorveglianza che tenga conto della natura specifica dell'organizzazione, della complessità delle sue attività, dei risultati delle precedenti attività di certificazione e/o sorveglianza, sulla base della valutazione dei rischi associati. A partire dal 2023 l'applicazione dell'ERCS da parte dell'autorità competente agli eventi segnalati dalle organizzazioni confluirà nella valutazione dei rischi associati.

L'autorità deve abbreviare il ciclo di pianificazione della sorveglianza qualora vi siano prove del fatto che la prestazione di sicurezza e la conformità normativa dell'organizzazione sono diminuite. Laddove l'organizzazione dimostri un livello elevato di prestazione di sicurezza e conformità normativa, l'autorità può estendere il ciclo di pianificazione della sorveglianza. Tale definizione della sorveglianza basata sui rischi e sui risultati garantisce che le risorse di sorveglianza disponibili tanto negli Stati membri quanto nell'AESA siano utilizzate nel modo più efficiente possibile.

Inoltre una sorveglianza basata sui rischi e sulle prestazioni incoraggia una logica orientata alla gestione della sicurezza, autorizza le organizzazioni a gestire i rischi non contemplati dalla regolamentazione e incentiva ad attuare una gestione efficace della sicurezza attraverso una possibile riduzione dell'onere della sorveglianza. Una tale sorveglianza concorre pertanto all'attuazione efficace delle disposizioni relative al sistema di gestione che le norme di attuazione prevedono per le organizzazioni.

L'AESA sostiene una definizione della sorveglianza basata sui dati di sicurezza del settore, elencando e descrivendo i rischi e le questioni di sicurezza principali applicabili in ciascun settore, come parte dell'EPAS. Le pratiche per la sorveglianza basata sui rischi sono state inoltre messe a disposizione degli Stati membri e vengono regolarmente discusse con il TeB per la gestione della sicurezza³³.

³³ [Modello di rapporto dell'AESA \(europa.eu\)](#).

4. PROMOZIONE DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO³⁴

La promozione della sicurezza è una componente cruciale di un programma di sicurezza e della gestione efficace della sicurezza. I rischi per la sicurezza possono essere attenuati con un'opera di sensibilizzazione in merito all'esperienza acquisita in materia di sicurezza, diffondendo le migliori pratiche e illustrando le procedure e le regolamentazioni in materia di sicurezza. Nel sistema aeronautico europeo ciò rientra nel mantenimento di una buona cultura della sicurezza.

Laddove possibile, la promozione della sicurezza viene utilizzata come alternativa leggera ed efficace alla regolamentazione e alla sorveglianza. Sostiene una migliore comprensione delle normative dell'UE in materia di aviazione civile e fornisce maggiori informazioni sull'intelligence sulla sicurezza e sui risultati delle analisi. La strategia fornisce informazioni continue su un'ampia gamma di argomenti relativi alla sicurezza a livello di settore, con contenuti tecnici adeguati al pubblico di destinazione (da quelli avanzati dedicati a professionisti specializzati a quelli di base per il pubblico in generale). Un'ampia serie di strumenti di comunicazione viene utilizzata per diffondere messaggi in materia di sicurezza, compresi i social media.

La promozione della sicurezza implica un lavoro generale o mirato di comunicazione e diffusione delle informazioni sulla sicurezza alle parti interessate del settore aeronautico. L'attività si basa sul processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza che analizza i dati e si traduce in azioni di mitigazione dei rischi per la sicurezza, come descritto nel [capitolo 2](#).

Varie attività di promozione della sicurezza sono svolte dagli Stati membri a livello nazionale e illustrate in dettaglio nei rispettivi programmi nazionali di sicurezza. Tale lavoro è coordinato dall'AESA attraverso la rete di promozione della sicurezza, istituita come partenariato volontario tra l'AESA, gli Stati membri e altre organizzazioni aeronautiche. L'obiettivo della rete di promozione della sicurezza è migliorare la sicurezza aerea in Europa mettendo a disposizione un quadro per la collaborazione nelle attività di promozione della sicurezza in tutti gli Stati membri.

Ai fini di un vantaggio reciproco e di una finalità comune, i membri della rete di promozione della sicurezza si scambiano informazioni, coordinano le attività, cooperano e condividono attività congiunte oltre a collaborare per aumentare la capacità per le attività, anche in termini di progettazione, sviluppo, pubblicazione, traduzione e diffusione delle informazioni sulla sicurezza. La rete di promozione della sicurezza esamina altresì strumenti comuni e sviluppa mezzi per misurare l'efficacia dei prodotti di promozione della sicurezza che sono stati diffusi.

A livello europeo la maggior parte delle attività di promozione della sicurezza è condotta e coordinata dall'AESA. In questo contesto l'AESA ha creato un'attività di programmazione integrata che ha lo scopo di garantire che la promozione della sicurezza e le attività di regolamentazione affrontino i rischi per la sicurezza nel modo più efficiente, integrandosi a vicenda in alcuni settori. In questo contesto, l'AESA crea pacchetti europei distintivi di promozione della sicurezza a seconda del settore operativo e dei temi di sicurezza promossi con l'obiettivo di aumentare la sensibilizzazione in merito ai prodotti per la promozione della sicurezza. Tale attività viene svolta utilizzando i marchi "Together4Safety" per le attività relative all'aviazione professionale e commerciale e "The Aviator's Club" per l'aviazione generale che coinvolge piloti privati. Parallelamente, le attività di partenariato nel settore della sicurezza, sono rafforzate con l'intera gamma di parti interessate operative a livello di settore che si occupano delle operazioni di volo a livello commerciale (compresi aeroporti e ATM), di

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>.

velivoli ad ala rotante, aviazione generale e di droni. Avendo la consapevolezza del fatto che parti interessate diverse del settore dell'aviazione hanno esigenze decisamente diverse in termini di canali di informazione e comunicazione, l'approccio basato sui settori garantisce che la promozione della sicurezza possa soddisfare le esigenze specifiche di ciascuna parte della comunità aeronautica. Ciascun settore dispone di un'area dedicata sul sito web dell'AESA e, per i primi tre, di siti specifici a livello di comunità al fine di rafforzare il coordinamento con le parti interessate.

All'inizio del 2019 l'AESA ha avviato una nuova strategia di promozione della sicurezza che adotta un approccio sempre più proattivo al modo in cui l'AESA comunica con la comunità aeronautica europea. Attraverso i marchi "Together4Safety" e "The Aviator's Club" (per l'aviazione generale) dell'AESA, quest'ultima si sforza di essere un leader nella promozione della sicurezza in Europa e nel mondo con un marchio riconosciuto che crea interesse, coinvolgimento e contribuisce a migliorare la sicurezza.

4.1 Attività a livello UE

4.1.1 Comunicazione in materia di sicurezza

La trasmissione delle informazioni sulla sicurezza contribuisce alla costruzione di una solida cultura della sicurezza. Tra i prodotti per la comunicazione in materia di sicurezza nell'Unione europea figurano: relazioni sulle analisi della sicurezza; bollettini, opuscoli e manifesti; materiale audiovisivo; strumenti, manuali e guide; piani e programmi; workshop e altri eventi sul tema della sicurezza. Per ogni attività viene sviluppato un insieme di contenuti di promozione della sicurezza che combina i pacchetti di risultati tangibili più efficaci per l'argomento della sicurezza in esame. I risultati tangibili sono promossi attraverso i social media e i partner collaborativi dell'AESA per massimizzare la portata dei messaggi sulla sicurezza.

4.1.1.1 Comunicazione obbligatoria in materia di sicurezza

Il regolamento (UE) 2018/1139 impone all'AESA di pubblicare un [rapporto annuale sulla sicurezza](#)³⁵ per informare il pubblico del livello generale di sicurezza nel settore dell'aviazione civile. Tale rapporto annuale sulla sicurezza contiene informazioni sulla sicurezza dell'aviazione civile europea e mondiale (cfr. [sezione 2.3.3](#)).

Il regolamento (UE) n. 996/2010 prevede la costituzione di una banca dati delle raccomandazioni di sicurezza. Tale banca dati è accessibile al pubblico [online](#)³⁶.

4.1.1.2 Comunicazione non obbligatoria in materia di sicurezza

L'AESA pubblica [bollettini di informazione sulla sicurezza \(SIB\)](#)³⁷ per informare le parti interessate. I SIB sono a disposizione del pubblico e sono periodicamente riveduti e aggiornati. L'Agenzia pubblica inoltre una rassegna dei progressi compiuti nel dare seguito a [raccomandazioni di sicurezza](#)³⁸.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications..>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>.

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>.

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>.

4.1.1.3 Workshop e conferenze nel settore della sicurezza

L'AESA conduce campagne di sicurezza dedicate a specifiche questioni di sicurezza legate a eventi, rischi per la sicurezza individuati, questioni emergenti o controlli di sicurezza.

L'AESA svolge inoltre regolarmente workshop e conferenze che utilizza per diffondere informazioni sulla sicurezza alle parti interessate europee e per offrire un'opportunità di dibattito sugli argomenti inerenti alla sicurezza, tra cui i risultati delle ispezioni. L'Agenzia organizza inoltre ogni anno una conferenza sulla sicurezza.

La Commissione organizza regolarmente conferenze e seminari su questioni riguardanti la sicurezza aerea. Conduce inoltre workshop e attività a sostegno della corretta diffusione e comprensione di determinate norme di sicurezza, quali i regolamenti (UE) n. 376/2014 e (UE) n. 996/2010.

4.1.1.4 Informazioni online

Un'ampia gamma di informazioni e documentazione è disponibile al pubblico sul [sito dell'AESA](#)³⁹ e sul sito della Commissione dedicato alla [politica europea per la sicurezza aerea](#)⁴⁰.

Sono inoltre spesso utilizzate reti ad accesso limitato per lo scambio di informazioni in materia di sicurezza tra l'AESA, la Commissione, gli Stati membri e l'industria.

4.2 Formazione a livello UE

Nell'UE le attività di formazione comprendono le organizzazioni aeronautiche coinvolte nell'attuazione del programma europeo di sicurezza aerea: autorità nazionali competenti degli Stati membri, autorità investigative per la sicurezza e l'industria.

Conformemente al regolamento (UE) n. 376/2014 la Commissione e l'Agenzia sono tenute a sostenere gli Stati membri con una formazione adeguata.

Conformemente al regolamento (UE) 2018/1139 le organizzazioni e le autorità competenti sono responsabili del mantenimento della formazione del loro personale a un livello che consenta la corretta esecuzione dei compiti assegnati. Laddove ciò sia possibile od opportuno, le autorità competenti sono inoltre tenute a coadiuvare le organizzazioni nell'adempimento dell'obbligo di applicare un sistema di gestione con pertinenti programmi di informazione o formazione.

Si stanno sviluppando inoltre nuove capacità di formazione per garantire che tutto il personale coinvolto posseda le abilità per assicurare un'efficace attuazione dell'approccio basato sulle prestazioni.

L'AESA si sforza di mantenere livelli elevati di conoscenza e competenza, pur rimanendo al passo con gli sviluppi più recenti nel settore dell'aviazione nelle aree delle sue attività. Inoltre sviluppa e fornisce corsi di formazione ai suoi dipendenti e al personale delle autorità competenti degli Stati membri.

L'Agenzia ha anche sviluppato e gestisce un sistema di esami on-line accessibile tramite il suo sito e basato su una banca dati di quesiti. È offerto su base volontaria a studenti autodidatti o delle organizzazioni di addestramento attraverso un sistema di centri di esame convenzionati e dà l'opportunità di ricevere un attestato.

39 <http://easa.europa.eu/>.

40 https://transport.ec.europa.eu/index_it.

L'AESA fornisce inoltre assistenza alle autorità partner affinché possano rispettare gli obblighi internazionali assunti (ad esempio regolamentazioni ICAO e UE) e attua progetti UE di cooperazione nel settore dell'aviazione civile in varie regioni del mondo, tra cui i paesi vicini, la regione Asia-Pacifico, l'Africa e l'America latina.

ELENCO DEGLI ACRONIMI

OC	Organi consultivi
ACAS	Sistema anticollisione di bordo
ALoSP	Livello accettabile di prestazione di sicurezza
AMC	Metodi accettabili di rispondenza
AMS	Servizi di gestione del piazzale
ANS	Servizi di navigazione aerea
COA	Certificato di operatore aereo
ASR	Rapporto annuale sulla sicurezza
ATM	Gestione del traffico aereo
BIS	Strategia di intervento migliore
BR	Regolamento di base
CAEP	Comitato sulla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione (ICAO)
CAMO	Impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità — allegato V quater (parte CAMO) del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione
CAO	Impresa di aeronavigabilità combinata — allegato V quinquies (parte CAO) del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione
CC	Equipaggio di cabina — allegato V (parte CC) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione
CS	Specifica di certificazione
DAT	Fornitori di servizi di dati - Allegato VII del regolamento (UE) 2017/373
DR	Regolamento delegato
DS	Specifica dettagliata
DTO	Organizzazione di addestramento dichiarata
AESA	Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea
EASP	Programma europeo di sicurezza aerea

EASPG	Gruppo di pianificazione del sistema aeronautico della regione europea (ICAO)
ECCAIRS	Centro europeo di coordinamento dei sistemi di segnalazione di incidenti e inconvenienti
ECDC	Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie
ECHA	Agenzia europea per le sostanze chimiche
ECR	Repertorio centrale europeo
AEA	Agenzia europea dell'ambiente
EFTA	Associazione europea di libero scambio
ENCASIA	Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile
EPAS	Piano europeo per la sicurezza aerea
ETS	Sistema di scambio di quote di emissioni (UE)
UE	Unione europea
EUR RASP	Piano regionale europeo per la sicurezza aerea (ICAO)
EUR RESG	Gruppo di esperti per la sicurezza della regione europea (ICAO)
EUR/NAT	Europa/Nord Atlantico (Ufficio regionale ICAO)
EVT	Compito di valutazione (EPAS)
FAB	Blocco funzionale di spazio aereo
FSTD	Dispositivo di addestramento al volo simulato
GANP	Piano globale di navigazione aerea
GASep	Piano globale per la <i>security</i> dell'aviazione
GASP	Piano globale per la sicurezza aerea (ICAO)
G-HRC	Categorie di eventi globali ad alto rischio
GM	Materiale esplicativo
IATA	Associazione internazionale del trasporto aereo
ICAO	Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IR	Regolamento di esecuzione

LUC	Certificato di operatore di UAS leggero
MAB	Organo consultivo degli Stati membri
MB	Consiglio di amministrazione
MST	Compito dello Stato membro (EPAS)
NASP	Piano di sicurezza aerea nazionale
ANC	Autorità nazionale competente
NCC	Operazioni di volo non commerciali con aeromobili a motore complessi — allegato VI (parte NCC) del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione
NoAs	Rete di analisti della sicurezza aerea
Parte 21	Allegato I del regolamento (UE) n. 748/2012 — omologazione di aeromobili e di prodotti, parti e pertinenze correlati e certificazioni delle imprese di progettazione e produzione
Parte 145	Allegato II del regolamento (UE) n. 1321/2014 — autorizzazioni di imprese di manutenzione
Parte 147	Allegato IV del regolamento (UE) n. 1321/2014 — requisiti per le organizzazioni che erogano servizi di formazione sulla manutenzione
Parte 26	Allegato I del regolamento (UE) 2015/640 — specifiche di aeronavigabilità supplementari per le operazioni
Parte 66	Allegato III del regolamento (UE) n. 1321/2014 – personale autorizzato a certificare per la manutenzione
Parte AIS	Allegato VI del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di informazioni aeronautiche
Parte ARA	Allegato VI del regolamento (UE) n. 1178/2011 — requisiti delle autorità per il personale di bordo
Parte ARO	Allegato II del regolamento (UE) n. 965/2012 — requisiti relativi alle autorità per le operazioni di volo
Parte ART	Allegato 2 del regolamento (UE) n. 452/2014 — requisiti per le autorità relativi all'autorizzazione di operatori di paesi terzi
Parte ASM	Allegato X del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di gestione dello spazio aereo
Parte ATFM	Allegato IX del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di gestione dei flussi di traffico aereo

Parte ATM/ANS.AR	Allegato II del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti per le autorità competenti — sorveglianza dei servizi e altre funzioni di rete ATM
Parte ATM/ANS.OR	Allegato III del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti comuni per i fornitori di servizi
Parte ATS	Allegato IV del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di traffico aereo
Parte BFCL	Allegato III del regolamento (UE) 2018/395 — requisiti per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di condotta di palloni
Parte BOP	Allegato II del regolamento (UE) 2018/395 — operazioni di volo con pallone
Parte CAMO	Allegato V quater del regolamento (UE) n. 1321/2014 - imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
Parte CNS	Allegato VIII del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di comunicazione, di navigazione o di sorveglianza
Parte DAT	Allegato VII del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di dati
Parte DEF	Allegato I del regolamento (UE) 2018/395 — definizioni (palloni) Allegato I del regolamento (UE) 2018/1976 — definizioni (alianti)
Parte FCL	Allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 — rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo
Parte FPD	Allegato XI del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi di progettazione delle procedure di volo
Parte M	Allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 — requisiti per il mantenimento dell'aeronavigabilità
Parte MED	Allegato IV del regolamento (UE) n. 1178/2011 — requisiti per la certificazione medica dei piloti, l'idoneità medica dell'equipaggio di cabina, la certificazione degli esaminatori aeromedici e la qualifica dei medici generici e degli specialisti di medicina del lavoro
Parte MET	Allegato V del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per i fornitori di servizi meteorologici
Parte ML	Allegato V ter del regolamento (UE) n. 1321/2014 — requisiti "leggeri" per il mantenimento dell'aeronavigabilità
Parte NCC	Allegato VI del regolamento (UE) n. 965/2012 — operazioni di volo non commerciali con aeromobili a motore complessi

Parte NCO	Allegato VII del regolamento (UE) n. 965/2012 — operazioni con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi
Parte NM	Allegato XII del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti specifici per il gestore della rete
Parte ORA	Allegato VII del regolamento (UE) n. 1178/2011 — requisiti delle organizzazioni per il personale di bordo
Parte ORO	Allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 — requisiti relativi alle organizzazioni per le operazioni di volo
Parte PERS	Allegato XIII del regolamento (UE) 2017/373 — requisiti per i fornitori di servizi per l'addestramento e la valutazione delle competenze del personale
Parte SAO	Allegato II del regolamento (UE) 2018/1976 — operazioni di volo con aliante
Parte SFCL	Allegato III del regolamento (UE) 2018/1976 — requisiti per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di condotta di alianti
Parte SPA	Allegato V del regolamento (UE) n. 965/2012 — approvazioni specifiche
Parte SPO	Allegato VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 — operazioni specializzate
Parte T	Allegato V bis del regolamento (UE) n. 1321/2014 — mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili registrati in un paese terzo operati da operatori dell'UE o da operatori residenti nell'UE
Parte TCO	Allegato 1 del regolamento (UE) n. 452/2014 — operatori di paesi terzi
PCG	Gruppo di coordinamento del programma (ICAO)
R&I	Ricerca e innovazione
REACH	Registrazione, valutazione, autorizzazione e restrizione delle sostanze chimiche
RES	Compito di ricerca (EPAS)
RMT	Compito normativo (EPAS)
RSOO	Organizzazione regionale di vigilanza sulla sicurezza
SAB	Organo consultivo delle parti interessate
SAFA	Valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri

SARP	Norme e pratiche raccomandate (ICAO)
SERA	Regole dell'aria europee standardizzate - regolamento (UE) n. 923/2012
SES	Cielo unico europeo
SESAR	Ricerca ATM nel cielo unico europeo
SIA	Autorità investigativa per la sicurezza
SIB	Bollettini di informazione sulla sicurezza
SGS	Sistema di gestione della sicurezza
SPAS	Piano nazionale per la sicurezza aerea
SPI	Indicatore di prestazione di sicurezza
SPN	Rete di promozione della sicurezza
SPT	Compito di promozione della sicurezza (EPAS)
SRIS	Sistema informatico per le raccomandazioni di sicurezza
SRM	Gestione dei rischi per la sicurezza
SSP	Programma nazionale di sicurezza
SSPIA	Valutazione dell'attuazione del programma nazionale di sicurezza
SYS 2.0	Ispezione di standardizzazione nel settore "Fattori abilitanti sistemici per la gestione della sicurezza" (SYS). 2.0 fa riferimento alla fase II, con la quale l'ambito di applicazione dell'ispezione iniziale è esteso alla valutazione dell'attuazione effettiva di SSP e SPAS.
TCO	Operatore di un paese terzo
TeB	Organismo tecnico (sotto-organismo del MAB)
TeC	Comitato tecnico (sotto-organismo del SAB)
TFUE	Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
UAS	Sistema aeromobile senza equipaggio
USOAP	Programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza (ICAO)
USSP	Fornitore di servizi U-space