



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0001008 P-4.22.25
del 04/02/2019



Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e,p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

Conferenza delle Regioni e delle
Province autonome

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio di Segreteria della Conferenza
Stato-Città e Autonomie Locali

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione - COM(2018) 894.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Funzionario delegato
Roberto Biasini (*)

(*) Firma su delega del Capo Dipartimento, Cons. Diana Agosti



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Allegati: n. (1).

**Al Servizio Informativi Parlamentari
e Corte di Giustizia UE
presso il Dipartimento
per le Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri
infoattiue@governo.it**

p.c.

**Nucleo Valutazione Atti UE
MIT**

**Capo Dipartimento per i trasporti,
la navigazione, gli affari generali ed il personale**

**Capo Dipartimento per le infrastrutture,
i sistemi informativi e statistici**

Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

Oggetto: Richiesta di relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione

Con riferimento alla richiesta in oggetto indicata, qui pervenuta in data 14 gennaio u.s., si rileva come la proposta di regolamento predisposta dalla Commissione Europea per l'eventualità di un recesso senza accordo del Regno Unito dall'Unione Europea, interviene su materia di sicurezza (safety) aerea già ampiamente disciplinata da normativa dell'Unione (reg. 2018/1139, reg. 216/2008).

Si rappresenta che la proposta garantisce un adeguato livello di mutuo riconoscimento, tale da non compromettere le operazioni di volo o produzione di aeromobili nell'UE, posto che, in generale, il recesso UK avrà impatto su varie certificazioni. Si rileva inoltre come la proposta sia in fase di negoziato in sede consiliare e che il testo attualmente proposto dalla Presidenza di turno dell'Unione Europea contiene alcune modifiche migliorative del testo iniziale.

In allegato si trasmette la nota trasmessa dall'ENAC in data odierna.

**IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Renato POLETTI**

MAE

DOCUMENTAZIONE A RIFERIMENTO

ST 15795 2018 - 2018/0434(COD) – COM(2018) 894

OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

Il recesso del Regno Unito dall'Unione senza un accordo incide in maniera rilevante sulla validità dei certificati (imprese di progettazione, produzione, manutenzione, gestione della navigabilità continua e addestramento) e delle licenze provenienti dal Regno Unito rilasciate ai sensi del regolamento (UE) 2018/1139 e sugli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di tale regolamento o del regolamento (CE) n. 216/2008.

Nel settore della safety l'effetto del recesso del'UK dall'Unione europea sui certificati e sulle approvazioni rilasciate alle imprese di progettazione, produzione, manutenzione, gestione della navigabilità continua e addestramento può essere sanato dai portatori di interessi tramite varie misure, tra le quali il "passaggio" a un'autorità dell'aviazione civile dell'UE a 27, o la richiesta, fin d'ora, di un certificato a un'impresa di Paese terzo rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA) con effetto a decorrere dalla data del recesso.

Per quanto riguarda determinati prodotti (aeromobili, motori e eliche) e le imprese approvate operanti nell'aviazione civile, il Regno Unito riprende il ruolo di "Stato di progettazione" nel quadro della Convenzione sull'organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) a partire dal 30 marzo 2019. Tale responsabilità in ambito UE è attualmente espletata dall'EASA, cui il Regno Unito partecipa in virtù dell'adesione all'Unione.

È pertanto necessario garantire un meccanismo di passaggio controllato, che conceda alle imprese coinvolte e all'Agenzia il tempo sufficiente affinché i necessari certificati, relativi sia alla certificazione delle organizzazioni che dei prodotti, possano essere rilasciati a norma dell'articolo 68 del regolamento (UE) 2018/1139, tenendo conto dello status di Paese terzo del Regno Unito. Il mancato mutuo riconoscimento dei certificati può incidere sull'uso effettivo di prodotti, parti e equipaggiamenti impiegati nell'aviazione civile dell'Unione, come, ad esempio, l'installazione di prodotti, parti e pertinenze su un aeromobile registrato in Italia o in uno dei paesi dell'UE. In casi estremi ciò potrebbe determinarne la non navigabilità dell'aeromobile.

Il numero dei certificati interessati è il seguente:

- i certificati rilasciati da costruttori (imprese di produzione) prima della data del recesso che attestano la conformità di prodotti (motori e eliche), parti e pertinenze di nuova fabbricazione al fine di consentire la continuità del loro uso in e su aeromobili registrati nell'Unione;
- i certificati rilasciati da imprese di manutenzione [allegato II (Parte 145), punto 145.A.75(e), del regolamento (UE) n. 1321/2014]] prima della data del recesso che attestano la conformità di prodotti (aeromobili compresi), parti e pertinenze da esse sottoposti a manutenzione;
- idem per gli aeromobili non complessi a motore [allegato I (Parte M), punto M.A.615(d), del regolamento (UE) n. 1321/2014)];
- idem per i prodotti, le parti e pertinenze installate su aeromobili non complessi a motore [allegato I, punto M.A.615(d), del regolamento (UE) n. 1321/2014)];
- i certificati rilasciati da società di manutenzione (imprese di manutenzione) prima della data del recesso che attestano il completamento della revisione dell'aeronavigabilità degli aeromobili leggeri nella categoria

dei cosiddetti "aeromobili leggeri europei 1" ("ELA 1", ad esempio determinati alianti o aeromobili leggeri a motore) [allegato II, punto 145.A.75(f), del regolamento (UE) n. 1321/2014]);

- i certificati rilasciati da società di manutenzione (imprese di manutenzione) prima della data del recesso che attestano il completamento della revisione dell'aeronavigabilità degli aeromobili leggeri nella categoria dei cosiddetti "aeromobili leggeri europei 1" ("ELA 1", ad esempio determinati alianti o aeromobili leggeri a motore) [allegato I, punto M.A.615(e), del regolamento (UE) n. 1321/2014]);

- i certificati rilasciati da società che controllano la conformità di un aeromobile (imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità) prima della data del recesso che attestano l'aeronavigabilità di un aeromobile [allegato I, punti M.A.711(a).4 e M.A.711(b).1, del regolamento (UE) n. 1321/2014].

- I certificati di riammissione in servizio dell'aeromobile rilasciati da idoneo personale autorizzato a certificare che opera in proprio o dal pilota proprietario come applicabile [allegato I (Parte M), Capitolo H, punto M.A.801(b)2,3 e (c) del regolamento (UE) n. 1321/2014]

Infine, il contenuto e gli esami di determinati corsi di addestramento inclusi nella proposta sono disciplinati in dettaglio nel diritto dell'Unione e consistono in moduli standardizzati o elementi che normalmente dovrebbero essere completati in uno Stato membro prima che sia possibile il trasferimento nella giurisdizione di un altro Stato membro.

COERENZA CON LE DISPOSIZIONI VIGENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE DELL'UNIONE

Il regolamento proposto permette di far fronte ad alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che il regolamento (UE) 2018/1139 nonché gli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù dello stesso e a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 non saranno più applicabili nel Regno Unito, e si applica solo nella misura necessaria a garantire una transizione controllata verso un mercato dell'aviazione dell'UE a 27. Le condizioni proposte si limitano a quanto necessario a tale riguardo, al fine di evitare perturbazioni sproporzionate. È inoltre previsto che si applichino solo per un periodo di tempo limitato. Per il resto continueranno ad applicarsi le disposizioni generali di tali atti. Infine, la proposta è conforme alla legislazione in vigore e in particolare al regolamento (UE) 2018/1139.

CONCLUSIONI

La proposta integra il diritto vigente dell'Unione con disposizioni intese ad agevolare la corretta applicazione in seguito al recesso del Regno Unito dall'Unione. Inoltre, la proposta di un regolamento ad hoc, che contiene una serie limitata di disposizioni intese a far fronte a una situazione molto specifica e una tantum, appare opportuna.

Le disposizioni contenute nel regolamento non renderanno meno rigorose le prescrizioni relative alla safety o alle prestazioni ambientali dell'aviazione nell'Unione.

La proposta consentirà ai costruttori dell'UE a 27 di continuare a fabbricare i rispettivi prodotti e agli operatori di continuare a impiegare tali prodotti, in conformità agli obblighi giuridici dell'Unione applicabili. Un'interruzione di tali attività provocherebbe invece notevoli problemi sociali ed economici. Garantendo la conformità delle imprese al diritto dell'UE, la proposta assicurerà anche la protezione dei passeggeri e dei cittadini.

Infine, il regolamento proposto appare proporzionato e risponde all'esigenza di una transizione controllata verso un sistema dell'aviazione civile dell'Unione a 27. Esso si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo e si astiene dall'introdurre cambiamenti più ampi e generali o misure permanenti.