

Bruxelles, 7.3.2019
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta dall'Unione europea in seno al consiglio bilaterale di vigilanza nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile in merito all'aggiunta di un allegato 4 all'accordo

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Nel 2008 l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America hanno firmato un accordo sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile (in prosieguo l'"accordo"). L'ambito di applicazione dell'accordo, che è entrato in vigore il 1° maggio 2011, era inizialmente limitato all'aeronavigabilità, ai test e alle approvazioni ambientali e al controllo sui prodotti per l'aeronautica, nonché alle approvazioni e al controllo sulle installazioni di manutenzione. L'ambito di applicazione dell'accordo è stato successivamente esteso all'addestramento del personale e al rilascio delle relative licenze, all'esercizio degli aeromobili nonché ai servizi di traffico aereo e alla gestione del traffico aereo¹. Tale estensione è stata realizzata mediante una modifica firmata il 13 dicembre 2017 ed è applicata provvisoriamente da tale data.

Tenuto conto dell'ambito di applicazione esteso dell'accordo, la Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), ha elaborato, insieme alla Federal Aviation Administration (FAA) statunitense, un nuovo allegato 4 dell'accordo, relativo al monitoraggio dei dispositivi di addestramento al volo simulato (Flight Simulation Training Devices - FSTD), allo scopo di limitare la duplicazione dei controlli regolamentari sugli FSTD nell'Unione e negli USA.

L'ambito di applicazione del nuovo allegato FSTD proposto comprende le valutazioni periodiche dei simulatori integrali di volo (FFS) per i velivoli.

Esistono attualmente 131 certificati dell'EASA in corso di validità per gli FFS ubicati negli Stati Uniti e 34 certificati della FAA in corso di validità per gli FFS ubicati negli Stati membri dell'UE (UK: 17, Paesi Bassi: 3, Francia: 13 e Danimarca: 1). Ognuno di questi dispositivi dispone di un doppio certificato: i dispositivi ubicati negli USA sono provvisti di un certificato dell'EASA e di un certificato della FAA, mentre i dispositivi situati negli Stati membri dell'UE dispongono di un certificato della FAA e di un certificato rilasciato da un'autorità aeronautica nazionale o, in taluni casi, dall'EASA.

Al fine di mantenere la validità di tali certificati, è necessario che ciascun simulatore sia sottoposto periodicamente a una nuova valutazione. Ciò determina un doppio controllo di ciascun dispositivo, che provoca un inutile onere amministrativo e costi supplementari legati alla seconda valutazione, oltre a ridurre la disponibilità di dispositivi per l'addestramento dei piloti. Ad esempio nel 2017 l'EASA ha effettuato 132 valutazioni periodiche degli FFS situati negli USA. A sua volta la FAA nel 2017 ha effettuato 34 valutazioni periodiche degli FFS ubicati negli Stati membri dell'UE. Durante la valutazione da parte dell'autorità l'FFS non è disponibile per l'addestramento.

Nell'ambito del nuovo allegato FSTD proposto l'esecuzione delle valutazioni periodiche sarà semplificata. L'EASA farà affidamento sulla FAA per le valutazioni periodiche dei dispositivi ubicati negli USA, mentre la FAA si affiderà alle autorità aeronautiche nazionali o, in taluni casi, all'EASA per la valutazione periodica dei dispositivi situati negli Stati membri dell'UE. Ciò consentirà di evitare la duplicazione dei controlli e, di conseguenza, permetterà all'EASA, alla FAA e agli operatori del settore di ottenere risparmi in termini di costi e di conseguire

¹ Decisione (UE) 2018/61 del Consiglio, del 21 marzo 2017.

amenti di produttività. La FAA calcola di avere addebitato agli operatori di FFS situati negli Stati membri dell'UE un importo pari a circa 170 000 USD nel 2017 per recuperare i costi delle valutazioni periodiche in loco effettuate in Europa. Per quanto riguarda l'UE, nel 2017 l'EASA ha addebitato oltre 1,1 milioni di EUR agli operatori di FFS ubicati negli USA per recuperare le spese di viaggio associate alle valutazioni periodiche condotte negli USA (oltre agli importi addebitati per le ore di lavoro prestate in loco negli USA durante le valutazioni).

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La cooperazione tra l'UE e gli Stati Uniti d'America in materia di sicurezza dell'aviazione rientra nella strategia per l'aviazione in Europa. Il nuovo allegato FSTD proposto è coerente con gli obiettivi generali dell'accordo tra l'UE e gli USA sulla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, ossia garantire un elevato grado di sicurezza dell'aviazione civile a livello mondiale e rendere minimi gli oneri economici che gravano sull'industria e sugli operatori dell'aviazione a motivo della duplicazione dei controlli regolamentari.

- **Coerenza con altre normative dell'Unione**

L'accordo persegue un obiettivo fondamentale della politica estera dell'Unione in materia di aviazione rafforzando la sicurezza dell'aviazione civile e agevolando gli scambi e gli investimenti nel settore dei prodotti aeronautici. Il nuovo allegato FSTD è coerente con la politica generale dell'Unione in materia di aviazione in quanto promuove l'accettazione reciproca dei certificati e dei risultati degli accertamenti tecnici con i principali partner internazionali e consente un utilizzo più efficiente delle risorse disponibili a livello dell'UE e degli Stati membri.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9. Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Non pertinente.

- **Proporzionalità**

Non pertinente.

- **Scelta dello strumento**

L'aggiunta di un nuovo allegato all'accordo è lo strumento più efficiente per conseguire l'obiettivo di un'efficiente accettazione reciproca dei risultati relativi alla conformità e della documentazione in relazione ai dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD).

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Gli Stati membri dell'UE nei quali sono ubicati gli FFS (certificati dalla FAA) hanno partecipato ad attività di rafforzamento della fiducia condotte dall'EASA e dalla FAA nel 2013 nell'ambito dei preparativi per l'elaborazione del nuovo allegato.

La Commissione ha informato e consultato gli Stati membri dell'UE in merito all'elaborazione di un nuovo allegato FSTD nel gruppo di lavoro "Trasporti aerei" del Consiglio mediante relazioni sulle discussioni svoltesi in seno al consiglio bilaterale di vigilanza nell'ambito dell'accordo (alle quali gli Stati membri dell'UE sono invitati a partecipare) e b) nel quadro dei preparativi per la decisione (UE) 2018/61 del Consiglio volta ad estendere l'ambito di applicazione dell'accordo per ricomprendervi, fra l'altro, l'addestramento del personale e il rilascio delle relative licenze.

Assunzione e uso di perizie

Nell'elaborazione del nuovo allegato FSTD la Commissione è stata assistita dall'EASA. L'EASA e la FAA hanno messo a confronto i requisiti delle normative UE e USA concernenti la certificazione degli FSTD. Tale confronto è stato ultimato nel 2014 e ha permesso di individuare anche le differenze normative tra i sistemi UE e USA, che sono oggetto delle cosiddette "condizioni speciali" stabilite nell'allegato FSTD proposto.

L'EASA ha inoltre effettuato una valutazione del programma nazionale sui simulatori (National Simulator Programme - NSP) della FAA al fine di instaurare un clima di fiducia nei confronti del sistema statunitense di supervisione dei simulatori di volo. Tale valutazione ha comportato, tra l'altro, una visita dell'EASA presso gli uffici dell'NSP ubicati ad Atlanta (agosto 2013) e osservazioni delle valutazioni NSP dei simulatori certificati dall'EASA a Dallas (novembre 2013) e a Miami (dicembre 2013). L'ambito della valutazione era circoscritto alle valutazioni periodiche dei simulatori integrali di volo per i velivoli; ciò corrisponde all'ambito di applicazione dell'allegato FSTD proposto.

Il 2 luglio 2014 l'EASA e la FAA hanno comunicato al consiglio bilaterale di vigilanza istituito a norma dell'accordo che le attività di rafforzamento della fiducia e il confronto tra le normative erano stati completati con successo. Ciò ha concluso i lavori tecnici preparatori per l'elaborazione del nuovo allegato FSTD.

- **Valutazione d'impatto**

Non pertinente.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Non pertinente.

- **Diritti fondamentali**

Non pertinente.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e comunicazione

Per quanto riguarda l'UE, l'EASA coordinerà l'attuazione del nuovo allegato FSTD. Le procedure dettagliate per l'attuazione saranno definite nelle procedure di attuazione delle disposizioni riguardanti i simulatori di volo (Simulator Implementation Procedures - SIP), che gli agenti tecnici, vale a dire l'EASA e la FAA, stanno attualmente mettendo a punto (e che saranno predisposte in tempo utile per l'adozione del nuovo allegato FSTD).

Il monitoraggio dell'attuazione dell'allegato FSTD sarà effettuato in primo luogo dal consiglio di supervisione degli FSTD (FSTD Oversight Board - FOB), che risponderà al consiglio bilaterale di vigilanza istituito dall'accordo. Il consiglio di supervisione degli FSTD riferirà periodicamente al consiglio bilaterale di vigilanza.

• Documenti esplicativi (per le direttive)

Non pertinente.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Sezione 1 "Obiettivo e ambito di applicazione"

Questa sezione dell'allegato FSTD illustra l'obiettivo dell'allegato, vale a dire l'accettazione reciproca dei risultati relativi alla conformità e della documentazione nonché la fornitura di assistenza tecnica per quanto riguarda la valutazione periodica e la qualificazione degli FFS.

L'ambito di applicazione dell'allegato comprende la valutazione periodica e la qualificazione continua degli FFS per velivoli provvisti di una qualificazione rilasciata dalla FAA e dall'EASA o da un'autorità aeronautica di uno Stato membro dell'UE.

Sezione 2 "Definizioni"

Questa sezione dell'allegato FSTD contiene la definizione di alcuni termini tecnici utilizzati con frequenza.

Sezione 3 "Organismo congiunto di coordinamento"

Questa sezione istituisce il consiglio di supervisione degli FSTD, che risponderà al consiglio bilaterale di vigilanza e avrà il compito di garantire l'efficace attuazione dell'allegato FSTD. Il consiglio di supervisione degli FSTD è copresieduto dai direttori dell'EASA e della FAA responsabili dei parametri di volo ("Flight Standards"). Tra i compiti principali di tale organismo vi sono i seguenti:

- a) elaborare, approvare e rivedere le procedure di attuazione delle disposizioni riguardanti i simulatori di volo (SIP);
- b) condividere informazioni sulle questioni pertinenti in materia di sicurezza ed elaborare piani d'azione intesi ad affrontarle;
- c) garantire l'applicazione coerente dell'allegato;
- d) scambiare informazioni sulle attività di regolamentazione, programmate o in corso, che potrebbero incidere sul fondamento e sull'ambito di applicazione dell'allegato;

e) condividere informazioni in merito a modifiche rilevanti dei sistemi di qualificazione degli FSTD delle parti che potrebbero incidere sul fondamento e sull'ambito di applicazione dell'allegato;

f) risolvere le questioni tecniche di responsabilità degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche che non possono essere risolte a un livello inferiore; e

g) presentare al consiglio bilaterale di vigilanza proposte di modifica dell'allegato.

Sezione 4 "Attuazione"

Questa sezione illustra le condizioni specifiche per l'accettazione reciproca delle relazioni di valutazione tra le parti e per il mantenimento delle qualificazioni della FAA e dell'EASA per gli FFS nell'ambito dell'accordo. Le autorità aeronautiche nazionali degli Stati membri o, in taluni casi, l'EASA effettueranno le valutazioni per conto della FAA per i dispositivi ubicati nell'UE, mentre la FAA effettuerà le valutazioni per conto dell'EASA per i dispositivi ubicati negli USA.

Questa sezione contiene inoltre disposizioni concernenti il seguito da dare alle conclusioni delle relazioni di valutazione, la fornitura di assistenza tecnica nell'esecuzione di valutazioni speciali o nella raccolta e nella trasmissione di dati e informazioni su richiesta e lo scambio di informazioni riguardo a modifiche di disposizioni legislative e regolamentari, procedure, politiche o norme che potrebbero incidere sulle modalità di applicazione dell'allegato.

Sezione 5 "Comunicazione e cooperazione"

Questa sezione contiene disposizioni in materia di comunicazione e di scambio di informazioni tra la FAA, l'EASA e, ove pertinente, le autorità aeronautiche degli Stati membri. Tra queste figurano disposizioni relative alla designazione dei punti di contatto per i vari aspetti tecnici dell'allegato FSTD, nonché informazioni sulle esenzioni e sulle deroghe concesse agli FFS.

Sezione 6 "Requisiti di qualificazione per l'accettazione dei risultati relativi alla conformità"

Questa sezione contiene i requisiti di base per le autorità per quanto concerne l'efficacia dei rispettivi sistemi di supervisione regolamentare degli FSTD, compresi la struttura giuridica e regolamentare, le risorse, i programmi di formazione, la documentazione e i registri, nonché le politiche, le procedure e i sistemi di qualità interni.

La sezione contiene inoltre disposizioni relative alla dimostrazione iniziale e costante dell'efficacia di tali sistemi, comprese disposizioni concernenti la partecipazione di ciascuna parte ai controlli di qualità e alle attività di normazione dell'altra parte e lo scambio di relazioni sulla qualità e sulla normazione e di altre informazioni pertinenti che potrebbero essere necessarie per salvaguardare la fiducia reciproca continua delle parti nei rispettivi sistemi.

È importante sottolineare che le autorità di tutti gli Stati membri dell'UE possono effettuare valutazioni degli FFS per conto della FAA a condizione che rispettino le prescrizioni stabilite nell'allegato. Sarà compito dell'EASA controllare il rispetto di tali prescrizioni nell'ambito delle attività ordinarie di normazione da essa svolte.

Sezione 7 "Indagini e misure esecutive"

Questa sezione contiene disposizioni concernenti la cooperazione in materia di indagini nei casi di non conformità e l'adozione di misure esecutive. Conformemente all'accordo, entrambe le parti si riservano il diritto di adottare misure esecutive nei confronti degli operatori di FSTD che dispongono di approvazioni della FAA o dell'EASA.

Sezione 8 "Disposizioni relative al trasferimento"

Questa sezione contiene disposizioni che definiscono le modalità con cui gli FFS attualmente soggetti alla supervisione diretta dell'EASA saranno trasferiti alla FAA, nonché le modalità con cui gli FFS attualmente soggetti alla supervisione diretta della FAA saranno trasferiti alle autorità aeronautiche nazionali degli Stati membri dell'UE. Attualmente gli FFS approvati dalla FAA sono ubicati in quattro Stati membri dell'UE, ossia Regno Unito, Danimarca, Francia e Paesi Bassi.

I trasferimenti avvengono entro 18 mesi dall'entrata in vigore dell'allegato e saranno sincronizzati con le date delle valutazioni periodiche dei dispositivi.

Sezione 9 "Diritti"

I diritti connessi alle valutazioni periodiche dei dispositivi saranno applicati conformemente all'articolo 14 dell'accordo e alle prescrizioni normative applicabili, ossia, nel caso dell'UE, il regolamento (UE) n. 319/2014 della Commissione, del 27 marzo 2014, relativo ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Appendice 1 "Condizioni speciali"

Questa appendice contiene le condizioni speciali dell'UE applicabili agli FFS situati negli USA nonché le condizioni speciali della FAA applicabili agli FFS situati nell'UE.

Queste condizioni speciali sono le disposizioni regolamentari aggiuntive che dovranno essere verificate nel corso dei controlli delle valutazioni per tenere conto delle differenze tra i sistemi normativi statunitense e dell'UE riguardanti i simulatori di volo.

Per quanto riguarda l'UE, il controllo della conformità alle condizioni speciali della FAA compete alle autorità nazionali degli Stati membri nei quali sono ubicati i dispositivi provvisti dei certificati FAA; in talune circostanze, tale controllo è di competenza dell'EASA qualora l'FFS ubicato nell'UE sia soggetto alla supervisione dell'Agenzia. I risultati del controllo svolto in merito alle condizioni speciali saranno riportati in una "relazione sulle condizioni speciali", elaborata dall'autorità a seguito della valutazione.

Appendice 2 "Interventi delle autorità aeronautiche"

Questa appendice illustra gli interventi specifici che le autorità aeronautiche nazionali degli Stati membri dell'UE realizzeranno durante l'esecuzione delle valutazioni periodiche degli FFS per conto della FAA. Tra questi figurano la programmazione della valutazione periodica, i lavori preparatori per l'esecuzione della valutazione, l'esecuzione della valutazione e una serie di attività successive, compresa la preparazione della relazione di valutazione e della relazione sulle condizioni speciali da trasmettere alla FAA.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta dall'Unione europea in seno al consiglio bilaterale di vigilanza nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile in merito all'aggiunta di un allegato 4 all'accordo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile (l'"accordo") è entrato in vigore il 1° maggio 2011².
- (2) Uno dei principali obiettivi dell'accordo è migliorare la collaborazione di lunga data tra l'Europa e gli Stati Uniti volta a garantire un elevato grado di sicurezza dell'aviazione civile a livello mondiale e a rendere minimi gli oneri economici che gravano sull'industria e sugli operatori dell'aviazione a motivo della duplicazione dei controlli regolamentari.
- (3) La modifica 1³ dell'accordo estende l'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo B, dell'accordo per ricomprendervi, tra l'altro, l'addestramento del personale e il rilascio delle relative licenze.
- (4) L'articolo 5 dell'accordo, come modificato, prevede l'elaborazione di nuovi allegati dell'accordo con riferimento alle materie che rientrano nell'ambito di applicazione dell'accordo.
- (5) Entrambi gli agenti tecnici, vale a dire per l'UE l'Agenzia europea per la sicurezza aerea e per gli Stati Uniti la Federal Aviation Administration, hanno proposto al consiglio bilaterale di vigilanza di adottare una decisione volta ad approvare un nuovo allegato 4 dell'accordo che contempra la reciproca accettazione dei risultati relativi alla conformità e della documentazione per i dispositivi di addestramento al volo simulato ("FSTD").
- (6) L'adozione del nuovo allegato consentirà ad entrambi gli agenti tecnici di ottenere risparmi e, allo stesso tempo, ridurrà i costi a carico del settore (operatori degli FSTD);

² GU L 291 del 9.11.2011, pag. 3

³ GU L 11 del 16.1.2018, pag. 3

di conseguenza, i vettori aerei beneficeranno di un maggiore accesso dei loro piloti agli FSTD.

- (7) L'articolo 19, paragrafo C, dell'accordo stabilisce che i nuovi allegati entrano in vigore mediante decisione del consiglio bilaterale di vigilanza istituito a norma dell'articolo 3 dell'accordo.
- (8) È opportuno che il nuovo allegato 4 relativo ai dispositivi di addestramento al volo simulato sia approvato a nome dell'Unione europea.
- (9) L'articolo 4, paragrafo 3, della decisione 2011/719/UE del Consiglio, del 7 marzo 2011, relativa alla conclusione dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile prevede, conformemente all'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, stabilisca la posizione che l'Unione deve assumere in seno al consiglio bilaterale di vigilanza con riferimento all'adozione di allegati supplementari in conformità all'articolo 3, paragrafo C, punto 7, e all'articolo 19, paragrafo C, dell'accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta dall'Unione europea in seno al consiglio bilaterale di vigilanza, a norma degli articoli 3 e 19 dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, in merito all'adozione di una decisione del consiglio bilaterale di vigilanza che adotta l'allegato 4 dell'accordo, deve basarsi sul progetto di decisione n. 0011 del consiglio bilaterale di vigilanza, accluso alla presente decisione.

Articolo 2

Il direttore responsabile per l'Aviazione presso la direzione generale della Mobilità e dei trasporti, in qualità di copresidente e di rappresentante dell'Unione in seno al consiglio bilaterale di vigilanza, è abilitato a firmare la decisione n. 0011 del consiglio bilaterale di vigilanza.

Articolo 3

Una volta adottata, la decisione del consiglio bilaterale di vigilanza è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 5

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*