COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del 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 Consigliosull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del 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 Consigliosull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del 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

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del 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

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio *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*[1] stabilisce la base giuridica per l'istituzione dell'AESA, definisce le competenze della stessa e fissa l'ambito di applicazione dei requisiti comuni in materia di sicurezza aerea. Il regolamento riguarda gli elementi volti a migliorare le prestazioni del sistema aeronautico dell'Unione europea.

L'articolo 128, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139 conferisce alla Commissione europea il potere di adottare atti delegati che specifichino il modo in cui conformarsi ai requisiti essenziali di tale regolamento.

Ai sensi dell'articolo 128, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, la Commissione europea è autorizzata ad adottare atti delegati di cui agli articoli seguenti:

- articolo 19: aeronavigabilità e compatibilità ambientale
- articolo 28: equipaggi
- articolo 32: operazioni di volo
- articolo 39: aeroporti
- articolo 47: ATM/ANS
- articolo 54: controllori del traffico aereo
- articolo 58: aeromobili senza equipaggio
- articolo 61: aeromobili utilizzati da operatori di paesi terzi verso, all'interno o all'esterno dell'Unione
- articolo 62, paragrafo 13: certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme
- articolo 68, paragrafo 3: approvazione della certificazione di paesi terzi
- articolo 84, paragrafo 4: sanzioni pecuniarie e sanzioni pecuniarie periodiche

[1] GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

- articolo 105: poteri della commissione di ricorso
- articolo 106: membri della commissione di ricorso

2. BASE GIURIDICA DELLA RELAZIONE

La presente relazione è prescritta dall'articolo 128, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139.

Ai sensi di questo articolo, la Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni e quindi entro l'11 dicembre 2022.

3. ESERCIZIO DELLA DELEGA

3.1. Ricorso alla delega di potere da parte della Commissione europea

La Commissione europea ha fatto ricorso alla delega di potere negli ambiti seguenti:

- 2019
  a) sistemi aeromobili senza equipaggio; e
  b) protezione dell'ambiente;
- 2020
  a) aeronavigabilità iniziale;
  b) certificazione dei piloti rilasciata da paesi terzi;
  c) sistemi aeromobili senza equipaggio;
  d) servizi di gestione del piazzale;
  e) sistema comune europeo per la classificazione dei rischi; e
  f) sicurezza delle piste e dati aeronautici;
- 2021
  a) aeronavigabilità iniziale;
  b) riferimenti alle disposizioni dell'ICAO nel regolamento (UE) 2018/1139;
- 2022
  a) aeronavigabilità iniziale;
  b) operazioni ogni tempo.

Alla data di elaborazione della presente relazione, la Commissione ha adottato 13 regolamenti delegati dall'entrata in vigore dell'articolo 128, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139 in data 11.9.2018.

3.2. Regolamenti delegati adottati

a) Il 12 marzo 2019 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2019/945[2]. Tale regolamento contiene i requisiti tecnici per le classi di UAS, per l'identificazione

[2] Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 1).

elettronica dei sistemi aeromobili senza equipaggio e per gli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio. In particolare definisce la nuova normativa di armonizzazione del mercato dell'UE che dovrà essere rispettata dagli UAS impiegati nella categoria "aperta" e le condizioni per le operazioni UAS condotte da un operatore di un paese terzo. La conformità è dimostrata tramite l'apposizione sull'UAS della marcatura CE e della classe di UAS qualora soddisfi i requisiti tecnici essenziali. Tale regolamento dovrebbe contribuire a rispondere alle preoccupazioni dei cittadini circa la sicurezza, la riservatezza, la protezione dei dati e la protezione dell'ambiente. Si prevede che aumenterà il livello di sicurezza delle operazioni degli UAS, armonizzerà la normativa tra gli Stati membri dell'UE e creerà un mercato dell'UE che ridurrà i costi degli UAS e consentirà operazioni transfrontaliere.

b) Il 12 marzo 2019 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2019/897[3]. Tale regolamento riguarda l'inclusione della verifica della conformità in base al rischio nell'allegato I del regolamento (UE) n. 748/2012[4] (parte 21) al fine di migliorare l'efficacia, la trasparenza e la prevedibilità del processo di certificazione. Esso include alcuni criteri di selezione che consentono di determinare quali dimostrazioni della conformità debbano essere verificate dall'AESA. Prevede inoltre la possibilità per le imprese di produzione di richiedere alla propria autorità competente deroghe ai requisiti di protezione ambientale per specifici motori o aeromobili. Tale possibilità di deroghe si basa sui requisiti di protezione ambientale di cui all'allegato 16 della convenzione di Chicago. Tale regolamento corregge anche alcune incoerenze del regolamento (UE) n. 748/2012 con il regolamento (UE) 2018/1139 che riguardano il contenuto della base di omologazione e la procedura di notifica.

c) Il 28 gennaio 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/570[5]. Tale regolamento riguarda la modifica e la rettifica del regolamento (UE) n. 748/2012 (parte 21) per quanto riguarda l'allineamento delle norme sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze al regolamento (UE) n. 1321/2014[6]. In particolare, visto che le disposizioni relative a certificati di aeronavigabilità, approvazioni di progetti di riparazione e permessi di volo,

---

[3] Regolamento delegato (UE) 2019/897 della Commissione, del 12 marzo 2019, recante modifica del regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda l'inclusione della verifica della conformità in base al rischio nell'allegato I e l'attuazione dei requisiti di protezione ambientale (GU L 146 del 5.6.2019, pag. 116).

[4] Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

[5] Regolamento delegato (UE) 2020/570 della Commissione, del 28 gennaio 2020, che modifica e rettifica il regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda l'allineamento delle norme sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze al regolamento (UE) n. 1321/2014 (GU L 132 del 27.4.2020, pag. 1).

[6] Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

di cui all'allegato I, parte 21, del regolamento (UE) n. 748/2012, si riferiscono solo all'allegato I, parte M, del regolamento (UE) n. 1321/2014, il suddetto allegato I, parte 21, del regolamento (UE) n. 748/2012 è modificato al fine di adattare le sue disposizioni alla nuova struttura degli allegati del regolamento (UE) n. 1321/2014.

d) Il 4 marzo 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/723[7]. Tale regolamento riguarda il riconoscimento di certificati e altri documenti che attestano la conformità alle norme dell'aviazione civile e sono rilasciati conformemente alla normativa di un paese terzo, e che garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dal regolamento (UE) 2018/1139, comprese le condizioni e le procedure per ottenere e mantenere la necessaria fiducia nei sistemi normativi dei paesi terzi. Secondo il regolamento (UE) n. 1178/2011[8], che elenca le condizioni per il riconoscimento di licenze dei paesi terzi, una licenza di pilota rilasciata da un paese terzo può attualmente essere riconosciuta (a determinate condizioni) dagli Stati membri oppure il titolare di una tale licenza di un paese terzo può ottenere un credito all'atto della presentazione della domanda di licenza. Tale credito è attualmente determinato sulla base di una raccomandazione di un'organizzazione di addestramento autorizzata. Tale regolamento introduce le "organizzazioni di addestramento dichiarate" e aggiorna le norme relative al riconoscimento di licenze dei paesi terzi al fine di consentire a tali organismi di attribuire un credito ai titolari di licenze di paesi terzi che richiedono una licenza rilasciata nell'ambito del quadro giuridico dell'Unione.

e) Il 27 aprile 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/1058[9]. Tale regolamento introduce due scenari standard di cui all'appendice 1 dell'allegato del regolamento (UE) 2019/947, che definiscono le condizioni in cui gli operatori UAS possono avviare un'operazione dopo aver presentato una dichiarazione all'autorità competente. Inoltre introduce due nuove parti nell'allegato del regolamento (UE) 2019/945, inclusi i requisiti tecnici che gli UAS devono soddisfare per poter essere impiegati negli scenari standard, e stabilisce due nuove classi di UAS: le classi C5 e C6. La definizione delle condizioni per effettuare operazioni in scenari standard si basa sull'esperienza in condizioni operative di alcuni Stati membri ed è stata convalidata mediante l'applicazione della valutazione del rischio di operazioni specifiche (*Specific Operations Risk Assessment*, SORA).

---

[7] Regolamento delegato (UE) 2020/723 della Commissione, del 4 marzo 2020, che stabilisce norme dettagliate per quanto riguarda il riconoscimento dei certificati dei piloti rilasciati da paesi terzi e che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 (GU L 170 del 2.6.2020, pag. 1).

[8] Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

[9] Regolamento delegato (UE) 2020/1058 della Commissione, del 27 aprile 2020, che modifica il regolamento delegato (UE) 2019/945 per quanto riguarda l'introduzione di due nuove classi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 232 del 20.7.2020, pag. 1).

f) Il 9 giugno 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/1234[10]. Tale regolamento stabilisce i requisiti per le autorità responsabili per la certificazione e la sorveglianza dei fornitori di servizi di gestione del piazzale, nonché i requisiti per le loro organizzazioni, i requisiti per le operazioni sul piazzale e per la formazione del personale coinvolto nella fornitura di servizi di gestione del piazzale. Esso mira a completare i requisiti per le operazioni aeroportuali integrando le operazioni sul piazzale e consentendo ai fornitori di servizi di gestione del piazzale di offrire i loro servizi in diversi aeroporti e in diversi Stati membri senza la necessità di certificati multipli.

g) Il 6 ottobre 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/2034[11]. Tale regolamento istituisce il sistema europeo comune per la classificazione dei rischi (ERCS) volto a determinare il rischio per la sicurezza posto da un evento. Il regolamento prevede due fasi: la prima (fase 1) relativa alla determinazione dei valori delle due variabili gravità e probabilità e la seconda (fase 2) relativa all'assegnazione del punteggio di rischio per la sicurezza mediante la matrice ERCS in base ai due valori determinati delle variabili. In base a tale regolamento l'ERCS dovrebbe facilitare un approccio integrato e armonizzato alla gestione del rischio in tutto il sistema aeronautico europeo e pertanto consentire alle autorità competenti degli Stati membri e all'Agenzia di concentrarsi sugli sforzi volti a migliorare la sicurezza in modo armonizzato nel contesto del piano europeo per la sicurezza aerea di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio.

h) L'8 ottobre 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/2148[12]. Tale regolamento dovrebbe ridurre i rischi per la sicurezza associati alla sicurezza delle piste dal punto di vista dell'aeroporto, concentrandosi principalmente sulla prevenzione delle incursioni in pista e sulla valutazione e segnalazione delle condizioni della superficie della pista. Esso si occupa di questioni quali le collisioni al suolo, la configurazione della pista, gli eventi legati ai detriti di oggetti estranei e la manutenzione della pavimentazione della pista. Tale regolamento introduce nuovi requisiti per le organizzazioni e le operazioni nel regolamento (UE) n. 139/2014[13], che si basano sulle disposizioni dell'ICAO contenute principalmente negli annessi 14 e 15 e sulle raccomandazioni in materia di sicurezza indirizzate da alcuni Stati membri all'AESA. Esso propone inoltre modifiche al quadro normativo per l'esercizio dei veicoli negli

---

[10] Regolamento delegato (UE) 2020/1234 della Commissione, del 9 giugno 2020, che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda le condizioni e le procedure per la dichiarazione da parte delle organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di gestione del piazzale (GU L 282 del 31.8.2020, pag. 1).

[11] Regolamento delegato (UE) 2020/2034 della Commissione, del 6 ottobre 2020, che integra il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (GU L 416 dell'11.12.2020, pag. 1).

[12] Regolamento delegato (UE) 2020/2148 della Commissione, dell'8 ottobre 2020, che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda la sicurezza delle piste e i dati aeronautici (GU L 428 del 18.12.2020, pag. 10).

[13] Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1).

aeroporti, tra cui l'autorizzazione dei conducenti e la conformità dei veicoli che operano nell'area di manovra con determinati requisiti di sicurezza, al fine di garantire la sicurezza delle piste. A ciò si collega anche la proposta di un nuovo requisito per le comunicazioni, nonché una proposta per il controllo dei pedoni negli aeroporti. Inoltre tale regolamento include tutti i requisiti necessari per sostenere l'applicazione del nuovo formato globale per la segnalazione (*global reporting format*, GRF) delle condizioni della superficie della pista, comprese le modifiche del contenuto dei moduli METAR e SNOWTAM e dei riporti di volo speciali. Esso dovrebbe migliorare la sicurezza riducendo il numero di eventi legati alla sicurezza delle piste dal punto di vista dell'aeroporto e migliorare l'armonizzazione grazie all'introduzione di nuovi requisiti comuni che attualmente non esistono. Il regolamento garantisce l'allineamento dell'attuale quadro normativo dell'UE sugli aeroporti con le disposizioni pertinenti dell'ICAO di cui agli allegati 14 e 15, PANS-ATM e PANS-Aeroporti.

i) Il 21 dicembre 2020 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2021/699[14]. Tale regolamento affronta i rischi per la sicurezza legati ai fenomeni di invecchiamento delle strutture degli aeromobili di grandi dimensioni, tra cui la fatica del progetto del tipo di base, i danni diffusi da fatica (WFD), la corrosione, la fatica delle modifiche e delle riparazioni e il proseguimento dell'attività con livelli pericolosi di cricche da fatica. Esso dovrebbe garantire che i titolari dell'approvazione del progetto o i richiedenti di certificati di omologazione (TC), certificati di omologazione supplementari (STC), modifiche di progetto e approvazioni di riparazione producano i dati, le procedure, le istruzioni e i manuali necessari relativi alle avarie da corrosione e fatica durante l'invecchiamento delle strutture e li mettano a disposizione di coloro che sono tenuti a rispettarli (operatori). Tale regolamento dovrebbe anche attenuare i rischi legati all'incertezza dello status delle istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità (ICA), evitando quindi di lasciare margine di interpretazione delle norme, con conseguenti differenze nell'utilizzo delle ICA e possibili rischi per la sicurezza. A tal fine esso chiarisce che le ICA fanno parte del certificato di omologazione (TC) e riunisce in un unico requisito (nel capitolo A) i requisiti in materia di conservazione della documentazione, manuali e ICA contenuti nei vari capitoli. Tale regolamento dovrebbe migliorare l'armonizzazione delle ICA tra i titolari dell'approvazione del progetto in relazione all'identificazione, all'approvazione, alla formattazione e alla disponibilità delle ICA per gli utenti finali e garantire l'attenuazione di questi rischi per la sicurezza sia per le flotte esistenti sia per quelle future di aeromobili di grandi dimensioni.

[14] Regolamento delegato (UE) 2021/699 della Commissione, del 21 dicembre 2020, recante modifica e rettifica del regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità, la produzione di parti da utilizzare durante la manutenzione e la considerazione di aspetti legati all'invecchiamento degli aeromobili in sede di certificazione (GU L 145 del 28.4.2021, pag. 1).

j) Il 7 aprile 2021 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2021/1087[15] e il regolamento delegato (UE) 2021/1088[16]. Questi due regolamenti allineano il quadro normativo dell'UE agli standard e alle pratiche raccomandate (SARP) dell'ICAO contenute nell'allegato 16 della convenzione di Chicago. Nel febbraio 2019 il Comitato sulla protezione ambientale in aviazione (CAEP) dell'ICAO ha proposto miglioramenti e aggiornamenti delle SARP esistenti in materia di rumore, emissioni dei motori degli aeromobili ed emissioni di CO2 degli aeromobili, compresi nuovi livelli normativi per le emissioni di particolato non volatile dei motori degli aeromobili. Il Consiglio dell'ICAO ha adottato le modifiche finali l'11 marzo 2020[17]. Pertanto tali regolamenti modificano l'articolo 9 "Requisiti essenziali" del regolamento (UE) 2018/1139, l'articolo 9 "Imprese di produzione" del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione e il suo allegato I (parte 21). Essi dovrebbero garantire un livello elevato e uniforme di protezione dell'ambiente e offrire parità di condizioni per tutti gli operatori del settore dell'aviazione.

k) Il 10 dicembre 2021 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2022/201[18]. Tale regolamento stabilisce un quadro per il sistema di gestione della sicurezza (*safety management system*, SMS) per la progettazione e la produzione (parte 21) e per le organizzazioni di manutenzione (parte 145), che costituiscono gli altri due settori per i quali l'allegato 19 dell'ICAO non è ancora stato completamente recepito nel quadro normativo dell'UE. L'allegato II "Requisiti essenziali di aeronavigabilità" del regolamento (UE) 2018/1139 prevede inoltre l'obbligo esplicito per le imprese di progettazione, produzione e manutenzione di realizzare e mantenere un sistema di gestione, che comprenda la gestione dei rischi in materia di sicurezza, e migliorare costantemente tale sistema con il sostegno dell'istituzione di un sistema di segnalazione di eventi. L'istituzione di un tale quadro per il sistema di gestione consentirà di migliorare la sicurezza dell'aviazione attraverso a) la definizione di politiche e obiettivi di sicurezza associati a risorse sufficienti, b) l'identificazione sistematica dei pericoli e un sistema di gestione del rischio; c) sistemi di garanzia della sicurezza, tenendo conto delle prestazioni dell'impresa in materia di sicurezza; e d) la promozione della sicurezza nonché la relativa comunicazione. Tale regolamento è in linea con il concetto normativo del sistema di gestione stabilito per altri settori, quali le operazioni di volo o gli aeroporti, o per le imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (parte

---

[15] Regolamento delegato (UE) 2021/1087 della Commissione del 7 aprile 2021 che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'aggiornamento dei riferimenti alle disposizioni della convenzione di Chicago (GU L 236 del 5.7.2021, pag. 1).

[16] Regolamento delegato (UE) 2021/1088 della Commissione del 7 aprile 2021 che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda l'aggiornamento dei riferimenti ai requisiti di protezione ambientale (GU L 236 del 5.7.2021, pag. 3).

[17] Nel corso della quinta riunione della sua 219a sessione.

[18] Regolamento delegato (UE) 2022/201 della Commissione, del 10 dicembre 2021, che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 per quanto riguarda i sistemi di gestione e i sistemi di segnalazione delle non conformità che devono essere istituiti dalle imprese di progettazione e di produzione, nonché le procedure applicate dall'Agenzia, e rettifica tale regolamento (GU L 33 del 15.2.2022, pag. 7).

CAMO). Grazie all'allineamento delle disposizioni del sistema di gestione in tutti i settori dell'aviazione si garantirà che le imprese che devono rispettare diversi requisiti del sistema di gestione in diversi settori possano attuare un unico sistema di gestione e che le autorità competenti che sorvegliano diverse imprese in diversi settori possano pianificare e organizzare le loro attività di sorveglianza sulla base degli stessi principi normativi.

l) Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2022/208[19]. L'obiettivo di tale regolamento è quello di modernizzare il quadro normativo dell'UE in materia di aviazione applicabile alle operazioni ogni tempo e all'addestramento dell'equipaggio di volo, al fine di garantire il massimo livello di sicurezza e consentire al contempo incrementi di efficienza basati sui più recenti progressi tecnologici. Per quanto riguarda le operazioni ogni tempo, esso stabilisce il giusto equilibrio tra i principi basati sulle prestazioni e quelli prescrittivi, a seconda del tipo di operazioni di volo. Le norme non dipendono dalla tecnologia e possono adattarsi agli sviluppi futuri. Tale regolamento si rivolge a tutte le discipline pertinenti e aggiorna le norme rilevanti per le operazioni ogni tempo nei settori delle operazioni di volo, degli equipaggi e degli aeroporti, in modo coordinato. Per quanto riguarda l'addestramento dell'equipaggio di volo, esso migliora gli attuali requisiti obbligatori di addestramento e controllo dell'equipaggio per gli operatori aerei e si occupa dell'addestramento e dei controlli iniziali e periodici, delle condizioni per l'utilizzo di più tipi o varianti di aeromobili, dell'accettazione di addestramenti e controlli precedenti da parte di operatori non commerciali e delle operazioni a equipaggio plurimo su elicotteri certificati a equipaggio singolo. Tale regolamento dovrebbe aumentare la sicurezza in modo efficace dal punto di vista dei costi, mantenere la sicurezza, ridurre l'onere normativo, aumentare l'efficacia in termini di costi, migliorare l'armonizzazione delle operazioni ogni tempo (ad esempio con l'Amministrazione federale per l'aviazione) e recepire per quanto possibile gli standard e le pratiche raccomandate (SARP) dell'ICAO.

Prima dell'adozione di tutti gli atti delegati di cui sopra, la Commissione ha consultato gli esperti degli Stati membri e i rappresentanti del Parlamento europeo.

NOTA: il *regolamento delegato (UE) n. 2022/1358, del 2 giugno 2022, della Commissione che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione per quanto riguarda l'attuazione di requisiti più proporzionati per gli aeromobili utilizzati per l'aviazione sportiva e da diporto (parte 21 Light)* è stato adottato il 2.6.2022 ed è attualmente all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio per 2 mesi. Tale regolamento stabilisce un approccio più leggero alla certificazione degli aeromobili dell'aviazione generale e introduce la possibilità di presentare una dichiarazione di conformità del progetto in alternativa alla certificazione. Prevede inoltre la possibilità di dimostrare l'idoneità alla progettazione e produzione attraverso una dichiarazione, anziché un'approvazione, mentre per alcune attività di produzione a basso rischio non è richiesta alcuna dimostrazione dell'idoneità alla produzione. È attesa una riduzione delle

[19] Regolamento delegato (UE) 2022/208 della Commissione, del 14 dicembre 2021, che modifica il regolamento (UE) n. 139/2014 per quanto riguarda i requisiti per le operazioni ogni tempo (GU L 35 del 17.2.2022, pag. 1).

barriere all'ingresso nel sistema normativo europeo, pur mantenendo la sicurezza dell'aviazione e consentendo uno sviluppo più facile di nuovi tipi di aeromobili.

4. CONCLUSIONE E PROSPETTIVE PER IL FUTURO

La Commissione ha esercitato il potere conferitole per adottare tutti questi regolamenti delegati con l'obiettivo di migliorare la sicurezza aerea in quasi tutti i settori operativi previsti dal regolamento (UE) 2018/1139.

La Commissione invita il Parlamento europeo e il Consiglio a prendere atto della presente relazione.

In futuro la Commissione prevede di ricorrere ai suoi poteri delegati per l'ulteriore attuazione del regolamento (UE) 2018/1139.