



Bruxelles, 16 marzo 2020
REV2 – sostituisce l'avviso (REV1)
datato 18 gennaio 2019

AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI

RECESSO DEL REGNO UNITO E NORME UNIONALI SULLA SICUREZZA AEREA

A decorrere dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea ed è divenuto un "paese terzo"¹. L'accordo di recesso² prevede un periodo di transizione che termina il 31 dicembre 2020³. Fino a tale data al Regno Unito e nel Regno Unito si applica il diritto dell'Unione nella sua interezza⁴.

Nel corso del periodo di transizione l'Unione e il Regno Unito negozieranno un accordo di nuovo partenariato che contempili, in particolare, una zona di libero scambio. Non è tuttavia certo che un tale accordo sia concluso ed entri in vigore alla fine del periodo di transizione. In ogni modo, un tale accordo instaurerebbe una relazione che, in termini di condizioni di accesso al mercato, sarebbe ben diversa dalla partecipazione del Regno Unito al mercato interno⁵, all'unione doganale dell'Unione e al regime dell'IVA e delle accise.

Si richiama pertanto l'attenzione di tutti i portatori di interessi, e in particolare degli operatori economici, sulle ripercussioni giuridiche di cui si dovrà tenere conto quando terminerà il periodo di transizione. Dopo la fine del periodo di transizione non si applicheranno più al Regno Unito le norme unionali nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Le conseguenze nei vari settori della sicurezza dell'aviazione civile saranno in particolare le seguenti.

¹ Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea.

² Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7) ("accordo di recesso").

³ Il periodo di transizione può essere prorogato una sola volta, prima del 1° luglio 2020, di un periodo fino a uno o due anni (articolo 132, paragrafo 1, dell'accordo di recesso). Il governo del Regno Unito ha escluso sinora una tale possibilità.

⁴ Fatte salve alcune eccezioni previste all'articolo 127 dell'accordo di recesso, nessuna delle quali è pertinente nel contesto del presente avviso.

⁵ In particolare, un accordo di libero scambio non contempla concetti di mercato interno (nel settore delle merci e dei servizi) quali il reciproco riconoscimento, il "principio del paese d'origine" e l'armonizzazione. Parimenti esso non elimina le formalità e i controlli doganali, compresi quelli sull'origine delle merci e relativi apporti, né i divieti e le restrizioni all'importazione e all'esportazione.

Consigli ai portatori di interessi

Per far fronte alle conseguenze descritte nel presente avviso si consiglia ai portatori di interessi del settore del trasporto aereo in particolare di:

- avvalersi del programma di richiesta anticipata ("*early application programme*") dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) al fine di garantire il rispetto delle norme unionali;
- adeguare i processi al fatto che, ad ogni buon fine, comprese la capacità di un'impresa di agire in qualità di operatore di aeromobili, la certificazione e l'immatricolazione di aeromobili, va presa in considerazione la posizione del Regno Unito in quanto paese terzo e che pertanto si applicheranno le pertinenti norme unionali riguardanti le situazioni che coinvolgono paesi terzi;
- garantire l'osservanza da parte del personale aeronautico⁶ delle prescrizioni in materia di certificazione dell'UE dopo la fine del periodo di transizione, trasferendo a un'autorità dell'Unione i certificati rilasciati dal Regno Unito.

1. CERTIFICATI DI OMOLOGAZIONE, CERTIFICATI PER PARTI E PERTINENZE, CERTIFICATI PER IMPRESE DI PROGETTAZIONE

A norma dell'articolo 77 del regolamento di base⁷, l'AESA svolge per conto degli Stati membri le funzioni e i compiti dello Stato di progettazione per quanto riguarda i certificati di omologazione per i prodotti⁸, i certificati per le parti e pertinenze e i certificati per le imprese di progettazione. Pertanto dopo la fine del periodo di transizione i certificati⁹ rilasciati dall'AESA a persone e organizzazioni situate nel Regno Unito non saranno più validi nell'UE. Si informano i titolari di certificati interessati che i prodotti, le parti e le pertinenze in questione non saranno più considerati certificati a norma del capo III, sezione I, del regolamento di base.

I titolari di questi certificati che cessano di essere validi dopo la fine del periodo di transizione, che intendano svolgere le loro attività nell'UE da quella data dovranno

⁶ Ad esempio piloti, equipaggio di cabina, istruttori, valutatori, esaminatori.

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 (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

Tale regolamento ha abrogato e sostituito il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1). I riferimenti al regolamento di base contenuti nel presente avviso devono essere intesi come comprensivi di quest'ultimo regolamento, per quanto riguarda i periodi anteriori all'11 settembre 2018.

⁸ A norma dell'articolo 3, punto 3), del regolamento di base, per "prodotto" si intende un aeromobile, un motore o un'elica.

⁹ A norma dell'articolo 3, punto 12), del regolamento di base, per "certificato" si intende ogni certificato, approvazione, licenza, autorizzazione, attestato o altro documento rilasciati a seguito di certificazione che attestano la conformità ai requisiti applicabili.

garantire a decorrere dalla stessa data la conformità alle prescrizioni in materia di certificazione di cui alla normativa unionale sulla sicurezza aerea. A seconda dei certificati in questione ciò può comportare, ad esempio, la richiesta all'AESA di un certificato di paese terzo o altrimenti di rilascio di un certificato a seguito del trasferimento della persona o dell'entità nell'UE.

2. CERTIFICATI RILASCIATI DALLE AUTORITÀ COMPETENTI DEL REGNO UNITO

Si informano i titolari che dopo la fine del periodo di transizione non saranno più validi nell'UE i certificati rilasciati prima della fine del periodo di transizione **dalle autorità competenti del Regno Unito** in virtù del regolamento di base e dei pertinenti atti di esecuzione o atti delegati. Si tratta in particolare di:

- certificati di aeronavigabilità, certificati ristretti di aeronavigabilità, permessi di volo, approvazioni delle organizzazioni responsabili della manutenzione di prodotti, parti e pertinenze, approvazioni per le organizzazioni responsabili della produzione di prodotti, parti e pertinenze, approvazioni per le organizzazioni di addestramento in materia di manutenzione e certificati per il personale responsabile della riammissione in servizio di un prodotto, di una parte o pertinenza dopo la manutenzione, rilasciati a norma del capo III, sezione I, del regolamento di base;
- licenze di pilota, certificazioni mediche di idoneità del pilota, certificati per le organizzazioni di addestramento dei piloti, certificati per i centri aeromedici, certificati per i dispositivi di addestramento al volo simulato, certificati per le persone responsabili dell'addestramento al volo, dell'addestramento con simulatori di volo oppure della valutazione delle abilità dei piloti e certificati per gli esaminatori aeromedici, rilasciati a norma del capo III, sezione II, del regolamento di base;
- certificati per gli operatori di aeromobili e attestati per l'equipaggio di cabina, rilasciati a norma degli articoli 30 e 22 del regolamento di base;
- certificati per gli aeroporti, certificati per i fornitori di ATM/ANS, licenze e certificati medici per i controllori del traffico aereo, certificati per le organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, certificati per i centri aeromedici e gli esaminatori aeromedici responsabili dei controllori del traffico aereo, certificati per le persone incaricate di impartire l'addestramento pratico o di valutare le competenze dei controllori del traffico aereo, rilasciati a norma del capo III, sezioni da IV a VI, del regolamento di base.

Si rammenta ai portatori di interessi che l'AESA accetta le richieste relative ad alcune approvazioni di paesi terzi presentate dai titolari di approvazioni in vigore rilasciate dal Regno Unito. Si tratta dei certificati e delle approvazioni che seguono¹⁰.

- **Approvazione di impresa di produzione - POA (modulo AESA 55)**

¹⁰ <https://www.easa.europa.eu/brexit>.

- **Lettere di autorizzazione a procedere a produzione senza approvazione di impresa di produzione (modulo AESA 65)**
- **Approvazioni delle organizzazioni di manutenzione - MOA (moduli AESA 3 e 3MF)**
- **Approvazioni delle organizzazioni di addestramento in materia di manutenzione - MTOA (modulo AESA 11)**
- **Impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità - approvazioni CAMO (modulo AESA 14)**
- **Dispositivi di addestramento al volo simulato - FSTD (modulo AESA 145)**
- **Organizzazioni di addestramento autorizzate - ATO (modulo AESA 143)**
- **Centri aeromedici - certificati AeMC (modulo AESA 146)**
- **Certificati per i fornitori di ATM/ANS (modulo AESA 157)**

3. CERTIFICATI RELATIVI A PARTI E PERTINENZE RILASCIATI DALLE PERSONE GIURIDICHE E FISICHE CERTIFICATE DALLE AUTORITÀ COMPETENTI DEL REGNO UNITO

3.1. Parti e pertinenze immesse sul mercato dell'UE o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione

L'articolo 41, paragrafo 1, dell'accordo di recesso prevede che un bene esistente e singolarmente identificabile legalmente immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione possa essere messo ulteriormente a disposizione sul mercato dell'Unione o del Regno Unito e circolare tra questi due mercati fino a raggiungere l'utilizzatore finale, o essere messo in servizio nell'Unione o nel Regno Unito, qualora previsto dalle disposizioni applicabili del diritto dell'Unione. Di conseguenza le parti e pertinenze per le quali una persona certificata dalle autorità competenti del Regno Unito ha rilasciato un certificato di conformità valido ai sensi delle norme unionali sulla sicurezza aerea possono essere utilizzate nell'UE, in conformità alle disposizioni applicabili, anche dopo la fine del periodo di transizione, purché siano state immesse sul mercato dell'UE o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione.

È a carico dell'operatore economico che si avvalga di detta disposizione l'onere della prova di dimostrare, sulla base di qualsiasi documento pertinente, che il bene è stato immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione¹¹.

Ai fini della richiamata disposizione, si intende per "immissione sul mercato" la prima fornitura di un bene per la distribuzione, il consumo o l'uso sul

¹¹ Articolo 42 dell'accordo di recesso.

mercato nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito¹². Per "fornitura di un bene per la distribuzione, il consumo o l'uso" si intende "un bene esistente e singolarmente identificabile che, dopo la fase di fabbricazione, è oggetto di un accordo scritto o verbale tra due o più persone fisiche o giuridiche per il trasferimento di proprietà, altro diritto di proprietà o per il possesso del bene in questione, o che è oggetto di un'offerta a una o più persone fisiche o giuridiche ai fini della conclusione di tale accordo"¹³. Per "messa in servizio" si intende "il primo uso di un bene nell'Unione o nel Regno Unito da parte dell'utilizzatore finale per gli scopi cui era destinato [...]"¹⁴.

3.2. Parti e pertinenze immesse sul mercato dell'UE o del Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione

Dopo la fine del periodo di transizione non si applicheranno più al Regno Unito le norme unionali nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Le persone fisiche e giuridiche certificate dalle autorità del Regno Unito che intendano svolgere le loro attività nell'UE e rilasciare certificati in conformità al diritto dell'UE dopo la fine del periodo di transizione dovranno garantire a decorrere da quella data di essere certificate in conformità alla legislazione unionale sulla sicurezza aerea (cfr. in particolare la sezione 2 del presente avviso).

4. OPERATORI DI AEROMOBILI DEL REGNO UNITO

A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento di base, tale regolamento si applica all'esercizio di aeromobili in entrata, all'interno o in uscita dal territorio cui si applicano i trattati da parte di un operatore di aeromobili di un paese terzo. Dopo la fine del periodo di transizione gli operatori di aeromobili del Regno Unito saranno considerati "operatori di aeromobili di un paese terzo" ai sensi di questa disposizione e di altre norme unionali sulla sicurezza aerea. Ciò significa che sarà necessaria un'autorizzazione di sicurezza dell'AESA a norma dell'articolo 60 e dell'articolo 82, paragrafo 1, del regolamento di base.

Si informano i portatori di interessi che l'AESA accetta le richieste relative agli operatori di aeromobili di un paese terzo¹⁵ presentate dagli operatori di aeromobili del Regno Unito.

5. AEROMOBILI IMMATRICOLATI NEL REGNO UNITO

A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punto ii), del regolamento di base, tale regolamento si applica alla progettazione, alla produzione, alla manutenzione e

¹² Articolo 40, lettera b), dell'accordo di recesso.

¹³ Articolo 40, lettera a), dell'accordo di recesso.

¹⁴ Articolo 40, lettera d), dell'accordo di recesso.

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/brexit>.

all'esercizio di aeromobili, nonché dei loro motori, eliche, parti, equipaggiamenti non installati e dispositivi di controllo remoto, se l'aeromobile è o sarà immatricolato in un paese terzo e impiegato da un operatore di aeromobili stabilito, residente o avente il luogo principale delle attività in un territorio in cui si applicano i trattati. Dopo la fine del periodo di transizione gli aeromobili immatricolati nel Regno Unito saranno considerati immatricolati in un paese terzo ai sensi di questa disposizione e di altre norme unionali sulla sicurezza aerea.

Questo significa che gli operatori di aeromobili dell'UE che utilizzano tali aeromobili dovranno rispettare le disposizioni del regolamento di base e dei pertinenti atti di esecuzione e atti delegati. Dovranno inoltre rispettare le disposizioni pertinenti di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008 sui servizi aerei¹⁶ riguardanti l'utilizzo di aeromobili immatricolati in un "paese terzo"¹⁷. In particolare i vettori aerei dell'UE che intendano noleggiare, con equipaggio, aeromobili immatricolati nel Regno Unito saranno vincolati dalle corrispondenti disposizioni riguardanti tali aeromobili. Per quanto concerne la sicurezza, dovranno dimostrare l'adempimento di norme di sicurezza equivalenti a quelle stabilite dal diritto dell'Unione o nazionale.

Il sito web della Commissione sul trasporto aereo, compresa la sicurezza aerea (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en), e il sito web dell'AESA (<https://www.easa.europa.eu/>) riportano informazioni generali. Se necessario queste pagine saranno aggiornate con ulteriori informazioni.

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti

¹⁶ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

¹⁷ Si fa osservare che, a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, gli aeromobili che sono utilizzati da un vettore aereo dell'Unione, ma per i quali non è previsto un noleggio (senza equipaggio o con equipaggio), devono essere immatricolati in uno Stato membro.