

dichiarazione in conformità del presente regolamento. Dette esenzioni non dovrebbero implicare che il presente regolamento comporti per gli altri Stati membri l'obbligo di riconoscere tali regimi nazionali. Tuttavia, dette esenzioni non dovrebbero impedire a un'organizzazione avente il luogo principale delle attività nel territorio dello Stato membro che ha concesso l'esenzione di decidere di svolgere le sue attività di progettazione e produzione degli aeromobili contemplati da detta decisione conformemente al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo.

- (12) Le misure di regolamentazione dell'aviazione civile nell'Unione adottate in conformità del presente regolamento, e gli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo dovrebbero corrispondere ed essere proporzionate alla natura e ai rischi dei diversi tipi di aeromobili, operazioni e attività che disciplinano. 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 della regolamentazione aeronautica, tra cui la cibersicurezza. Ciò dovrebbe consentire di raggiungere i livelli di sicurezza prescritti in modo più efficiente in termini di costi e di stimolare l'innovazione tecnica e operativa. Si dovrebbero utilizzare gli standard e le pratiche del settore riconosciuti, qualora risulti che essi siano utili a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente regolamento.
- (13) 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. 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'allegato 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.
- (14) A norma dell'allegato 19 della convenzione di Chicago, gli Stati membri devono stabilire un livello accettabile di prestazione di sicurezza per le attività aeronautiche sotto la loro responsabilità. Per aiutare gli Stati membri a soddisfare tale requisito in modo coordinato, il piano europeo per la sicurezza aerea dovrebbe stabilire un livello di prestazione di sicurezza per l'Unione in relazione alle diverse categorie di attività aeronautiche. Tale livello di prestazione di sicurezza non dovrebbe essere vincolante, bensì esprimere l'ambizione dell'Unione e degli Stati membri in materia di sicurezza dell'aviazione civile.
- (15) La convenzione di Chicago prevede standard minimi per garantire la sicurezza dell'aviazione civile e la protezione dell'ambiente ad essa collegata. I requisiti essenziali dell'Unione e le altre norme stabilite nel presente regolamento per la loro attuazione dovrebbero assicurare che gli Stati membri adempiano in modo uniforme agli obblighi introdotti dalla convenzione di Chicago, compresi quelli nei confronti dei paesi terzi. Eventuali divergenze tra le norme dell'Unione e gli standard minimi stabiliti dalla convenzione di Chicago non pregiudicano gli obblighi degli Stati membri di informare l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.
- (16) In linea con le norme e con le pratiche raccomandate internazionali fissate dalla convenzione di Chicago, è opportuno stabilire requisiti essenziali applicabili ai prodotti aeronautici, alle parti, agli equipaggiamenti non installati, agli aeroporti e alla fornitura di ATM/ANS. È inoltre opportuno stabilire requisiti essenziali applicabili alle persone e alle organizzazioni coinvolte nell'esercizio di aeromobili, nella gestione di aeroporti e nella fornitura di ATM/ANS, nonché requisiti essenziali applicabili alle persone e ai prodotti coinvolti nell'addestramento e nella valutazione dell'idoneità medica degli equipaggi e dei controllori del traffico aereo.
- (17) È importante che il personale utilizzato dai fornitori di ATM/ANS, ad esempio il personale addetto all'elettronica nell'ambito della sicurezza del traffico aereo (*Air Traffic Safety Electronics Personnel* - «ATSEP»), sia adeguatamente qualificato e addestrato per lo svolgimento dei propri compiti. I fornitori di ATM/ANS dovrebbero inoltre attuare programmi di addestramento e di verifica, tenendo conto dei vari tipi di compiti connessi alla sicurezza svolti dal loro personale. Gli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento e riguardanti la responsabilità dei fornitori di servizi ATM/ANS dovrebbero stabilire ulteriori norme armonizzate dettagliate per tale personale, compreso il personale ATSEP, al fine di garantire il necessario livello di sicurezza.
- (18) I requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale della progettazione di prodotti aeronautici dovrebbero tenere conto, ove necessario, sia del livello di rumore che delle emissioni degli aeromobili per proteggere l'ambiente e la salute umana dagli effetti nocivi di tali prodotti. Essi dovrebbero corrispondere ai requisiti stabiliti al riguardo a livello internazionale, quali quelli di cui alla convenzione di Chicago. Al fine di assicurare piena

