



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.10.2009
COM(2009) 518 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

**QUARTA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)
N. 2320/2002 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

QUARTA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2320/2002 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE¹

La presente relazione copre il periodo 1° gennaio – 31 dicembre 2008

1. INTRODUZIONE

Il 2008 costituisce una fase significativa nella costruzione di un adeguato regime per la sicurezza dell'aviazione nella Comunità europea. È stato l'anno delle lezioni apprese e l'occasione per una fondamentale rivalutazione, che ha attinto a 5 anni di esperienza nell'applicazione e nell'ispezione del regime adottato nel 2002 dopo gli attacchi terroristici dell'11 settembre. È stato anche un anno caratterizzato dall'intensificarsi della cooperazione internazionale e da un ulteriore sviluppo tecnologico.

Il processo di rivalutazione ha evidenziato molti aspetti positivi. I principali requisiti posti dalla normativa sono stati chiaramente compresi e generalmente ben applicati negli aeroporti europei. I livelli di conformità sono continuati a salire – sebbene lentamente – e molti Stati membri hanno incrementato le risorse impiegate per il controllo dell'osservanza. Tuttavia, è anche emersa chiaramente la necessità di apportare degli adeguamenti ad alcune disposizioni, per giungere ad una visione comune, correggere le carenze più diffuse o tenere conto di altri sviluppi. Gli stessi regimi di ispezione hanno ugualmente evidenziato la necessità di una messa a punto.

La risposta della Comunità alle nuove minacce emergenti è stata analogamente messa alla prova dal forte sconvolgimento causato dall'allarme per gli esplosivi liquidi del 2006. Tutto ciò ha fatto crescere gli sforzi per sviluppare procedure di controllo della sicurezza in collaborazione con produttori e partner internazionali. Ha dato ulteriore slancio alla volontà di giungere ad un accordo con i paesi terzi sui processi di riconoscimento. L'UE ha sempre dimostrato la sua volontà e capacità di contribuire efficacemente a facilitare la circolazione dei passeggeri e trovare soluzioni globali.

Infine, è stata riconosciuta la necessità di una maggiore trasparenza – aspetto, questo, fondamentale per l'intero processo. Le restrizioni poste all'accesso a gran parte della legislazione di applicazione sono state con il tempo ritenute eccessive; le persone interessate non sono state spesso in grado di reperire informazioni sui fatti necessari per operare scelte consapevoli. In risposta a tutto ciò, le disposizioni originarie sono state immediatamente riviste con l'impegno a garantire adeguati livelli di accesso per il futuro.

Complessivamente, nel 2008 sono stati raggiunti risultati rilevanti per la creazione di un ambiente sicuro nell'ambito della sicurezza aerea. Gli Stati membri, il settore del trasporto aereo e i costruttori hanno dimostrato un forte impegno a collaborare per trovare soluzioni per la sicurezza aerea e ridurre al minimo i disagi per i passeggeri. Al termine di questi dodici mesi, tuttavia, c'è indubbiamente ancora molto lavoro da fare.

¹ GUL 355 del 30.12.2002, pag. 1.

PARTE PRIMA

LE ISPEZIONI

1. Quadro generale

Ai sensi del regolamento n. 2320/2002, la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni per determinare il livello di conformità alle disposizioni di legge sulla sicurezza aerea da parte degli Stati membri. Il programma di ispezioni comprende anche la Svizzera, mentre la Norvegia e l'Islanda sono sottoposte a ispezioni da parte dell'Autorità di vigilanza dell'EFTA secondo disposizioni identiche.

Sono previsti tre tipi di ispezioni:

- ispezioni presso le autorità nazionali competenti;
- ispezioni negli aeroporti;
- ispezioni di verifica, per valutare gli interventi correttivi in caso di carenze.

Le ispezioni sono effettuate dall'équipe della Commissione, composta da undici ispettori della sicurezza aerea che operano in collaborazione con gli ispettori nazionali nominati dagli Stati membri. Una tabella riepilogativa di tutte le ispezioni effettuate dalla Commissione a oggi, che riporta separatamente le ispezioni condotte nel corso del 2008, è contenuta nell'allegato 1.

2. Ispezioni presso le autorità nazionali competenti

Ogni Stato membro è tenuto a designare un'autorità competente, responsabile del coordinamento e del monitoraggio del suo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile. Nel corso del 2008 la Commissione ha condotto ispezioni presso nove autorità competenti. Nell'ambito di tali ispezioni, si è proceduto ad una valutazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, del programma per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile e della relativa applicazione, del programma nazionale di formazione, nonché dei programmi di sicurezza degli aeroporti e delle compagnie aeree.

Sette autorità su nove erano già state sottoposte a una ispezione da parte della Commissione. L'esercizio del 2008 ha evidenziato la presenza di standard elevati in 5 Stati membri e di standard ragionevoli in 2; tuttavia, le 2 relazioni rimanenti sono risultate insoddisfacenti. Nel complesso, i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile hanno soddisfatto adeguatamente i requisiti della normativa, malgrado alcune omissioni e riferimenti ormai superati. Le disposizioni relative ai piccoli aeroporti, per i quali era stata chiesta una deroga ai sensi del regolamento, sono state omesse piuttosto frequentemente dai programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile, insieme ad altri requisiti concernenti il trasporto aereo di merci. I programmi nazionali per il controllo della qualità spesso non hanno riportato dati sulla frequenza delle attività di controllo e sulle disposizioni in merito ai controlli di sicurezza in base alla definizione del termine data dall'UE. Alcuni programmi nazionali di formazione alla sicurezza non hanno previsto disposizioni adeguate in materia di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e formazione periodica.

Nella maggior parte dei casi, tuttavia, è mancata la capacità di identificare e rettificare rapidamente le carenze. Le inadempienze più diffuse, persino negli Stati membri che hanno ottenuto i risultati migliori, hanno riguardato l'assenza di controlli di sicurezza, il numero ridotto di test e le ispezioni di verifica insufficienti o sommarie. In casi molto più gravi, ma anche meno frequenti, gli ispettori hanno rilevato che alcuni aeroporti non sono stati mai controllati per lunghi periodi, o sono stati sottoposti a ispezioni brevi e infrequenti o a operazioni di rettifica condotte con grave ritardo.

Quasi tutti i programmi per la sicurezza degli aeroporti sono risultati aggiornati e controllati dagli Stati membri. I controlli previsti dai programmi di sicurezza delle compagnie aeree sono risultati meno rigorosi, soprattutto quelli delle compagnie aeree registrate al di fuori dell'UE. I controlli hanno evidenziato che tali programmi spesso non hanno soddisfatto tutti i requisiti, anche quando erano stati validati dall'autorità competente.

3. Ispezioni iniziali negli aeroporti

Nel corso del 2008 sono state condotte 10 ispezioni iniziali presso aeroporti; i risultati dei controlli sono in larga misura in linea con quanto emerso dalle ispezioni precedenti. Tuttavia, i risultati nei quattro ambiti generalmente considerati fondamentali per il mantenimento della sicurezza dell'aviazione civile (sicurezza degli aeroporti, sicurezza degli aeromobili, controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e del bagaglio da stiva) hanno evidenziato dei miglioramenti, sebbene questi non abbiano un fondamento completamente empirico. (Ogni anno sarà selezionato un gruppo di aeroporti diversi, così da non consentire un confronto diretto). Nel più lungo periodo, tali ambiti sono stati interessati da miglioramenti di anno in anno, tanto da registrare un aumento dei livelli di conformità dal 50% nel 2004 al 78% nel 2008.

Gli aspetti più carenti nei 10 aeroporti ispezionati nel corso del 2008 hanno riguardato i controlli di accesso e il controllo del personale. Nel complesso, gli standard di conformità dei vettori aerei sono risultati meno efficaci di quelli degli aeroporti, sebbene fra il 2007 e il 2008 si sia registrato un miglioramento generale più marcato. La ricerca, il controllo e la protezione degli aeromobili sono gli ambiti che hanno maggiormente richiesto sforzi aggiuntivi.

Nella maggior parte dei casi il livello di conformità per quanto attiene alle disposizioni riguardanti i passeggeri e il bagaglio a mano è elevato, sebbene siano state segnalate gravi carenze riconducibili a fattori umani presso alcuni aeroporti ispezionati. Nell'ambito del controllo del bagaglio da stiva, i livelli di conformità sono stati estremamente elevati; nessuna carenza è stata registrata rispetto a un numero elevato di disposizioni.

4. Ispezioni di verifica

La Commissione condurrà ispezioni di verifica nell'ambito della sua attività di controllo degli standard di applicazione e rettifica delle carenze – e in pratica sempre in relazione agli aeroporti per i quali siano state riscontrate carenze gravi. Nel corso del 2008 sono state effettuate otto di queste ispezioni presso gli aeroporti europei.

I risultati hanno evidenziato che rispetto agli anni precedenti prima dell'ispezione di verifica erano state corrette molte più carenze. Tuttavia, alcune carenze gravi (circa il 13% di quelle riscontrate) non erano state adeguatamente rettificate al momento della verifica da parte degli ispettori della Commissione. In generale, è stato posto rimedio in maniera molto efficace alle carenze che potevano essere corrette attraverso modifiche strutturali, mentre le carenze che hanno coinvolto fattori umani sono risultate particolarmente difficili da gestire.

5. Fascicoli aperti, casi previsti dall'articolo 15 e procedimenti giudiziari

Ogni ispezione implica la creazione di un fascicolo che rimane aperto finché la Commissione non ritiene che siano state adeguate misure di rettifica. Il fascicolo sarà di norma chiuso sulla base delle relazioni sui progressi e delle assicurazioni trasmesse dall'autorità competente, a meno che non si ritenga necessario condurre un'ispezione di verifica. Il 2008 è stato particolarmente positivo relativamente al numero di fascicoli chiusi: 36 casi sono stati conclusi in maniera soddisfacente. Complessivamente, alla fine dell'anno risultavano aperti fascicoli riguardanti ispezioni presso 15 autorità competenti e 16 aeroporti.

L'articolo 15 del regolamento n. 1486/2003² viene attivato quando la carenza di conformità è considerata abbastanza grave da costituire una minaccia significativa per il livello generale della sicurezza nell'aviazione civile della Comunità. In questi casi, vengono allertate tutte le altre autorità competenti. Un procedimento di cui all'articolo 15 iniziato nell'ottobre 2007 è rimasto aperto fino a luglio 2008, tuttavia non vi sono stati nuovi casi.

Nel corso del 2008, la Commissione ha chiuso due procedimenti di infrazione aperti nel 2007 e ne ha avviate altri 4, in generale dovuti ad attività di controllo insufficienti e alla mancanza di controllori nazionali. Uno di questi procedimenti di infrazione è stato chiuso nei mesi successivi, tuttavia alla fine dell'anno gli altri 3 risultavano ancora aperti.

6. Valutazioni degli Stati membri

A norma dell'articolo 6 del regolamento n. 1217/2003 della Commissione³, ogni anno, entro la fine di febbraio, gli Stati membri sono tenuti a presentare alla Commissione una relazione sui risultati delle attività di controllo della conformità svolte a livello nazionale nel periodo compreso fra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno precedente. Alcune delle relazioni nazionali del 2008 hanno evidenziato un numero ridotto di giornate di lavoro/persona nel settore, incapacità di soddisfare tutti i requisiti, mancanza di controlli di sicurezza o attività di verifica insufficienti. Analogamente agli anni precedenti, le relazioni hanno evidenziato un livello di conformità più elevato rispetto a quello constatato durante le ispezioni della Commissione, hanno evidenziato la stessa tipologia di carenze. Per la prima volta, tutte le relazioni presentate sono state redatte in base al modello della Commissione.

PARTE SECONDA

LA NORMATIVA

1. Quadro generale

Dall'adozione del regolamento (CE) n. 2320/2002, la Commissione ha costantemente lavorato con gli Stati membri e il settore per elaborare disposizioni di legge in materia di sicurezza dell'aviazione e, se necessario, procedere a una revisione delle disposizioni già esistenti. Il 2008 è stato un periodo di intensa attività, durante il quale sono stati aggiunti dei dettagli o apportate modifiche alle disposizioni esistenti; i testi relativi sono stati anche riformulati in appropriate forme giuridiche, nell'ambito di una sostanziale revisione dell'intero pacchetto di norme e in base all'esperienza acquisita nel corso degli ultimi cinque anni.

2. Normativa adottata e proposta

Nel 2008 il programma legislativo ha compreso:

- l'adozione del regolamento (CE) n. 23/2008⁴ sull'utilizzo del sistema di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (Threat Image Projection – TIP);
- l'adozione del regolamento (CE) n. 358/2008⁵ concernente l'eliminazione delle restrizioni sulle dimensioni del bagaglio a mano;

² Regolamento (CE) n. 1486/2003 della Commissione che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 213 del 23.8.2003, pag. 3.

³ Regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo della qualità della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44.

⁴ Regolamento (CE) n. 23/2008 della Commissione, dell'11 gennaio 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 9 del 12.1.2008, pag. 12.

- l’adozione del regolamento (CE) n. 820/2008⁶ e della decisione (CE) n. 4333/2008⁷, che sostituiscono e abrogano il regolamento (CE) n. 622/2003⁸;
- l’adozione del regolamento (CE) n. 300/2008⁹, il nuovo regolamento quadro che sostituisce il regolamento (CE) n. 2320/2002 quando questo sarà abrogato nell’aprile 2010;
- la modifica del regolamento (CE) n. 820/2008, che prevede l’esonero dai controlli dei prodotti liquidi acquistati al duty-free di 6 aeroporti in Croazia;
- la conclusione dei lavori relativi ai nuovi testi intesi a sostituire il regolamento (CE) n. 1217/2003 (controllo di qualità nazionale) e il regolamento (CE) n. 1486/2003 (ispezioni della Commissione negli Stati membri);
- la conclusione dei lavori relativi alla nuova legislazione di «secondo livello» che costituiscono il collegamento tra il regolamento (CE) n. 300/2008 e la nuova legislazione di applicazione prevista¹⁰; e
- ancora più significativa, l’intensa attività di preparazione del nuovo regolamento e della nuova decisione di applicazione dettagliati, intesi a sostituire il regolamento (CE) n. 820/2008 e la decisione (CE) n. 4333/2008 della Commissione a decorrere dall’aprile 2010.

I testi sono stati elaborati nel corso di 8 riunioni del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell’aviazione, al quale partecipano tutti gli Stati membri più la Norvegia, l’Islanda e la Svizzera, 8 riunioni del gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza aerea, nel quale confluiscono gli enti del settore che rappresentano aeroporti, compagnie aeree, trasporto aereo di merci e piloti, nonché di alcune sessioni di gruppi di lavoro che hanno visto la partecipazione degli Stati membri e di rappresentanti del settore. Sono stati inoltre organizzati degli incontri dedicati sul tema degli esplosivi liquidi.

3. Aggiunta di dettagli e modifiche

In termini di risultati specifici, l’aggiunta di nuovi dettagli alle disposizioni esistenti ha costituito una parte ridotta del programma legislativo durante il 2008. All’inizio dell’anno è stata pubblicato solamente il nuovo regolamento (CE) n. 23/2008 concernente il sistema di proiezione dell’immagine di articoli pericolosi (Threat Image Projection – TIP); i lavori relativi a tale regolamento erano stati efficacemente completati nel 2007. (Il sistema TIP consente di generare immagini elettroniche di articoli pericolosi contenuti nei bagagli quale ausilio nella formazione del personale e supporto alla concentrazione).

⁵ Regolamento (CE) n. 358 della Commissione, del 22 aprile 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell’aviazione, GU L 111 del 23.4.2008, pag. 5.

⁶ Regolamento (CE) n. 820/2008 della Commissione, dell’8 agosto 2008, che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell’aviazione, GU L 221 del 19.8.2008, pag. 8.

⁷ Non pubblicata nella GU.

⁸ Regolamento (CE) n. 622/2003 della Commissione che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell’aviazione, GU L 89 del 5.4.2003, pag. 9.

⁹ Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2008, GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

¹⁰ Ora regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che completa le norme di base comuni sulla sicurezza dell’aviazione civile stabilite nell’allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 91 del 3.4.2009, pag. 7.

Nel periodo coperto dalla presente relazione, la legislazione sulla sicurezza dell'aviazione è stata adeguata grazie a due misure di modifica; la prima ha eliminato un progetto di disposizione, mentre la seconda ha previsto una nuova esenzione. L'eliminazione, prevista nel regolamento (CE) n. 358/2008, riguardato il progetto di limitazione delle dimensioni del bagaglio a mano concordato in seguito all'allarme per gli esplosivi liquidi dell'agosto 2006, che in seguito è stato considerato più restrittivo del necessario; la nuova esenzione ha invece permesso che vengano accettati i prodotti liquidi acquistati al duty-free di 6 aeroporti in Croazia ai punti di transito dell'UE, facendoli figurare nell'allegato del regolamento (CE) n. 820/2008.

4. Modifica dello strumento giuridico

In seguito a un ricorso¹¹ concernente l'accesso alle informazioni, la Commissione ha riesaminato gli elementi della legislazione sulla sicurezza dell'aviazione che non erano stati resi di dominio pubblico.

La Commissione ha deciso di pubblicare un nuovo regolamento, reso disponibile mediante pubblicazione nella Gazzetta ufficiale, per facilitare l'accesso del pubblico alle informazioni, in particolare ai dettagli relativi agli articoli vietati.

5. Nuovo quadro di riferimento e relativo pacchetto di applicazione

Questo aspetto rappresenta l'impegno di gran lunga più consistente in termini di tempo e sforzi da parte degli Stati membri, del settore e della Commissione, in relazione al programma legislativo. A marzo 2008 è stato pubblicato il nuovo regolamento quadro (CE) n. 300/2008, che abrogherà e sostituirà il regolamento (CE) n. 2320/2002 nell'aprile 2010. Alla fine dell'anno, i lavori relativi al secondo e al terzo livello delle disposizioni di applicazione e dei nuovi testi sui controlli erano già a uno stadio avanzato.

Il secondo livello¹² elabora il quadro elencando, fra l'altro, le tecniche di controllo utilizzabili per i passeggeri, i bagagli o le merci, le categorie di articoli vietati e i criteri per la conclusione di accordi con i paesi terzi. I risultati positivi delle prove (cfr. parte terza) hanno indotto la Commissione a proporre l'inserimento di norme tese a consentire l'uso dei rilevatori a scansione secondo parametri ancora da definire. Tuttavia, il Parlamento europeo ritiene che si dovrebbe dare risposta ad alcune questioni relative ai diritti umani, alla salute e alla protezione dei dati prima di accettare una tale proposta. La Commissione ha pertanto modificato la proposta legislativa eliminando questa possibilità, in attesa di ulteriori studi.

Il terzo livello stabilirà le condizioni di applicazione dettagliate e affronterà il problema delle disposizioni eccessivamente onerose in alcuni ambiti dell'attuale legislazione e delle lacune in materia di sicurezza in altri. Le questioni discusse hanno riguardato, fra l'altro eventuali modifiche dei requisiti in materia di ispezioni e controllo degli aeromobili, l'esonero per tutte le compagnie aeree a presentare programmi per la sicurezza agli Stati membri per la relativa approvazione, la predisposizione di un elenco di articoli vietati aggiornato e concordato a livello internazionale, lo sviluppo di regole più dettagliate in materia di forniture per il vettovagliamento e la pulizia e l'elaborazione di politiche in materia di assunzione e formazione del personale.

¹¹ Causa CGE, C-345/06, cosiddetta causa Heinrich.

¹² Cfr. nota a piè di pagina 10.

PARTE TERZA

PROVE, STUDI, STUDI PILOTA

1. Prove

Gli Stati membri possono testare apparecchiature e metodologie nuove in ogni momento, se tali prove sono effettuate in conformità con i requisiti legislativi esistenti. Le prove che prevedono la sostituzione di tali requisiti con nuovi metodi o procedure tecnici possono essere eseguite previa autorizzazione della Commissione e limitatamente a un periodo massimo di 30 mesi.

Durante il 2008 è stato effettuato un numero limitato di prove; queste hanno riguardato l'impiego di rilevatori a scansione a onde millimetriche e a retrodiffusione per il controllo del personale e dei passeggeri, nonché l'impiego delle unità cinofile per il controllo del bagaglio da stiva e delle merci trasportate. Sono stati anche condotti degli studi sull'efficacia dei controlli dei computer portatili posti all'interno del bagaglio a mano, rispetto alla disposizione attualmente in vigore che prevede di estrarlo.

A seguito dei risultati delle prove con le unità cinofile, la Commissione e gli Stati membri hanno convenuto sulla necessità di elaborare testi legislativi sulle condizioni per il loro impiego. Le prove sui computer portatili sono state temporaneamente sospese, dato che i risultati si sono rivelati inconcludenti.

2. Studi

Nel periodo considerato sono stati conclusi due studi, richiesti dalla Commissione, uno sull'impiego delle unità cinofile per il controllo dei passeggeri e delle merci e l'altro sui fattori umani che incidono sui controlli di sicurezza. Le raccomandazioni emerse dagli studi suddetti hanno consentito di aggiungere una serie di disposizioni al capitolo sulla formazione della nuova proposta legislativa e ad alimentare le discussioni del gruppo di lavoro concernenti le future norme sull'impiego delle unità cinofile.

3. Studi pilota

Oltre a questi studi, la Commissione ha concluso i lavori sul suo studio pilota relativo a una banca dati sul trasporto aereo di merci, volto a rafforzare la sicurezza dei movimenti di trasporto aereo di merci. Lo studio ha avuto esito positivo ed è stato pertanto avviato un progetto teso alla creazione di una banca dati il cui utilizzo sarà obbligatorio, che verrà tenuta e gestita dalla Commissione.

PARTE QUARTA

DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI

1. Quadro generale

La Commissione partecipa regolarmente alle discussioni bilaterali e multilaterali sulla sicurezza dell'aviazione con organismi internazionali e paesi terzi. Tali discussioni offrono l'opportunità di condividere le buone prassi, mettere in comune le competenze e trovare soluzioni globali ai problemi della sicurezza.

2. Organismi internazionali

La Commissione partecipa regolarmente alle riunioni del gruppo di esperti del Comitato per la sicurezza dell'aviazione (AVSEC) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) nell'ambito delle quali presenta documenti e lavora a stretto contatto con gli altri membri per sviluppare strategie, con particolare riferimento al momento al problema dei liquidi. La Commissione ha anche collaborato con alcuni paesi terzi, soprattutto con gli Stati

Uniti, il Canada e l'Australia, per concordare una posizione comune o presentare documenti comuni all'ICAO. Su base bilaterale, la Comunità ha concluso un accordo con l'ICAO per la sottoscrizione di un memorandum di cooperazione sulle ispezioni, con l'obiettivo di ridurre il numero di ispezioni condotte dall'ICAO in Europa, laddove queste siano già coperte dai programmi di ispezioni nazionali e della Commissione.

La Commissione vanta una buona cooperazione anche con la Conferenza europea per l'aviazione civile (CEAC) e partecipa alle riunioni della task force tecnica e della task force per la formazione della CEAC. Le conclusioni raggiunte da questi gruppi sono confluite nel progetto di legislazione di applicazione e nella tabella di marcia sui liquidi, dopo essere state ulteriormente discusse nell'ambito del comitato di regolamentazione.

3. Paesi terzi

Gli altri impegni bilaterali con i paesi terzi rientrano essenzialmente in due categorie: i lavori per il raggiungimento di futuri accordi unici e le attività preparatorie per le esenzioni dai controlli dei liquidi. La fase più avanzata nella ricerca di un accordo unico è stata finora raggiunta con gli Stati Uniti, dove i livelli di sicurezza elevati sono equiparabili a quelli dell'UE. Nel 2008 è stato istituito un gruppo di cooperazione UE - Stati Uniti in materia di trasporti per discutere i problemi del settore e stilare un confronto dettagliato fra le misure attuate da entrambi i lati dell'Atlantico. Sussistono poche differenze significative e gli Stati membri hanno manifestato un notevole interesse al raggiungimento di un accordo. È già in vigore un protocollo che prevede l'effettuazione di controlli reciproci presso gli aeroporti: 12 controllori nazionali degli Stati membri hanno ricevuto un'apposita formazione da parte dell'Amministrazione per la sicurezza dei trasporti (Transport Security Administration - TSA), partecipando in veste di osservatori alle sue ispezioni; analogamente, i controllori della TSA hanno preso parte alle ispezioni della Commissione.

La Commissione ha inoltre portato avanti i lavori per la conclusione di accordi sui prodotti liquidi acquistati ai duty-free e ha elaborato una raccomandazione relativa all'esenzione dai controlli dei prodotti liquidi acquistati al duty-free degli aeroporti croati, come sopra riportato. Sono stati compiuti alcuni passi avanti con altri paesi terzi, tuttavia nessun paese ha soddisfatto i requisiti nei tempi stabiliti per permettere di programmare un'ispezione entro la fine del 2008.

PARTE QUINTA

FINANZIAMENTO DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

La questione del finanziamento della sicurezza dell'aviazione è stata regolarmente sollevata durante le discussioni sulle misure da applicare in materia di sicurezza aerea. Gli Stati membri sono in genere dell'opinione che sia il settore a doversi far carico dei costi della sicurezza, con la libertà di trasferirli poi ai passeggeri; per contro, il settore e alcuni membri del Parlamento europeo sono a favore di un maggior contributo statale. In vista dell'adozione del nuovo regolamento quadro (CE) n. 300/2008, la Commissione si è impegnata a elaborare una relazione¹³ in merito. L'obiettivo del documento è di identificare i principi che potrebbero costituire la base di una futura iniziativa legislativa.

¹³ COM(2009) 30 definitivo del 2.2.2009.

PARTE SESTA

LAVORI FUTURI

La Commissione ha il seguente programma di lavoro per il 2009:

- perfezionare la nuova legislazione di applicazione;
- trovare metodi migliori per far fronte al rischio costituito dagli esplosivi liquidi;
- promuovere accordi unici sulla sicurezza con i paesi terzi;
- proseguire il programma di ispezioni (compresa la partecipazione in veste di osservatori ad alcune ispezioni negli Stati Uniti);
- assistere gli Stati membri al fine di migliorare e armonizzare i programmi nazionali per il controllo della qualità;
- analizzare il risultato degli studi;
- individuare l'approccio più appropriato al finanziamento della sicurezza dell'aviazione.

CONCLUSIONE

Nonostante i numerosi sviluppi legislativi nel corso del 2008, le modifiche apportate alla normativa sono state limitate. Ciò ha permesso agli Stati membri di consolidare i progressi realizzati durante gli anni precedenti, soprattutto per quanto riguarda le disposizioni più recenti, quali le norme relative al trasporto merci. Al tempo stesso, la coerenza dei risultati delle ispezioni ha consentito alla Commissione di identificare i punti deboli e analizzarne le cause e di proporre la nuova legislazione necessaria o identificare gli ambiti di studio o ricerca futuri. Allo stesso tempo, i ricorsi hanno determinato un rafforzamento della trasparenza, della comunicazione con il pubblico e delle opportunità di discussione. Fortunatamente, nessun serio tentativo di attacco terroristico rivolto agli aeroporti europei o la scoperta di tecniche terroristiche che potrebbero rappresentare una minaccia all'aviazione civile hanno interrotto il programma di lavoro europeo.

Al contempo, il fatto di affrontare la minaccia potenziale costituita dagli esplosivi liquidi ha consentito di rafforzare la cooperazione internazionale e i rapporti con i costruttori. Ciò dovrebbe preparare la strada per un ambiente di sicurezza dell'aviazione più integrato, che consenta ai viaggiatori di spostarsi fra i continenti e al tempo stesso sensibilizzi i legislatori sulle possibilità tecnologiche future.

Nel complesso, il 2008 è stato un anno caratterizzato da una mole di lavoro considerevole e dai notevoli progressi realizzati. È stato l'anno in cui sono state poste le basi del regime di sicurezza dell'aviazione del nuovo decennio.

ALLEGATO
Ispezioni della Commissione per Stato membro al 31.12.2008

| Stato membro | Numero di ispezioni 1/2008 - 12/2008 (incl. ispezioni di verifica) | Totale ispezioni 2004 - 2008 (incl. ispezioni di verifica) |
|---------------------|---|---|
| Austria | 0 | 6 |
| Belgio | 2 | 6 |
| Bulgaria | 1 | 2 |
| Cipro | 0 | 4 |
| Repubblica ceca | 1 | 4 |
| Danimarca | 1 | 6 |
| Estonia | 0 | 3 |
| Finlandia | 2 | 6 |
| Francia | 1 | 8 |
| Germania | 2 | 10 |
| Grecia | 1 | 9 |
| Ungheria | 1 | 3 |
| Irlanda | 0 | 5 |
| Italia | 2 | 9 |
| Lettonia | 0 | 3 |
| Lituania | 0 | 3 |
| Lussemburgo | 0 | 4 |
| Malta | 0 | 2 |
| Paesi Bassi | 2 | 6 |
| Polonia | 1 | 6 |
| Portogallo | 2 | 5 |
| Romania | 1 | 2 |
| Slovacchia | 0 | 3 |
| Slovenia | 1 | 7 |

| | | |
|------------------------|-----------|------------|
| Spagna | 1 | 4 |
| Svezia | 1 | 6 |
| Regno Unito | 3 | 10 |
| Svizzera ¹⁴ | 1 | 2 |
| TOTALE | 27 | 144 |

Ispezioni dell'Autorità di vigilanza dell'EFTA al 31.12.2008

| Stato SEE EFTA | Numero di ispezioni 1/2008 - 12/2008 (incl. ispezioni di verifica) | Totale ispezioni 2004 - 2008 (incl. ispezioni di verifica) |
|-----------------------|---|---|
| Islanda | 1 | 5 |
| Norvegia | 4 | 23 |
| TOTALE | 5 | 28 |

¹⁴ La Commissione ha facoltà di svolgere ispezioni in Svizzera nell'ambito di un accordo bilaterale UE-Svizzera.