



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 2 luglio 2014  
(OR. en)

11519/14

AVIATION 141  
JAI 586  
ENFOPOL 207

#### NOTA DI TRASMISSIONE

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° luglio 2014
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2014) 399 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELAZIONE ANNUALE 2013 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2014) 399 final.

---

All.: COM(2014) 399 final



Bruxelles, 1.7.2014  
COM(2014) 399 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**RELAZIONE ANNUALE 2013 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N.  
300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA  
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

## **RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

### **RELAZIONE ANNUALE 2013 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE**

La presente relazione interessa il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2013

#### **INTRODUZIONE**

Il 2013 può essere definito un anno di consolidamento delle disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione e di maggiore impegno per attuare le nuove norme imminenti per gli aerei cargo e il trasporto di liquidi nel bagaglio a mano. L'unico periodo transitorio rimanente per le misure per la sicurezza dell'aviazione civile introdotte dal regolamento (CE) n. 300/2008 è giunto a scadenza ad aprile. Esso riguardava l'approvazione da parte delle autorità competenti del requisito dei mittenti conosciuti per le merci e la posta trasportate per via aerea anziché la semplice designazione da parte di un agente regolamentato affiliato. Le ispezioni della Commissione si sono pertanto concentrate sulla verifica della conformità con questi nuovi requisiti.

Oltre agli allarmi in materia di sicurezza lanciati dagli Stati Uniti ad agosto, nel 2013 non vi è stata la necessità di alcun miglioramento a breve termine dei controlli per la sicurezza dell'aviazione in Europa. Tali allarmi hanno altresì confermato la necessità di migliorare la cooperazione tra gli Stati membri dell'UE e tra gli Stati e le istituzioni. La relazione di alto livello sul rafforzamento della sicurezza del trasporto aereo delle merci del 2010 ha già individuato tale necessità, ma devono ancora essere poste in essere misure concrete nel settore.

Un progetto chiave dell'UE nell'ambito della sicurezza dell'aviazione è l'introduzione graduale di controlli tecnologici dei liquidi trasportati dai passeggeri nel bagaglio a mano. Gli operatori aeroportuali e i produttori di attrezzature di sicurezza hanno rafforzato la cooperazione nel corso del 2013 per prepararsi al meglio alla sospensione parziale delle restrizioni sui liquidi a decorrere dal 31 gennaio 2014. La Commissione sostiene questo impegno e gli altri progetti che rafforzano le attività di rilevazione delle attrezzature aeroportuali e le misure di sicurezza attraverso un piano di sviluppo tecnologico (Technology Roadmap) presentato per la prima volta ai soggetti interessati nel 2013 e da allora continuamente aggiornato.

Per quanto riguarda le merci e la posta in entrata nell'Unione, si sta avvicinando la data di attuazione, fissata per il 1° luglio 2014, di un altro importante progetto dell'UE nell'ambito della sicurezza dell'aviazione. Per tutta la seconda metà del 2013, la Commissione ha rafforzato la cooperazione con gli Stati membri e l'industria per garantirne un'attuazione regolare. Sono in corso diverse attività per spiegare ai paesi terzi e alle organizzazioni internazionali (la Conferenza europea per l'aviazione civile (CEAC), l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO)) il sistema potenziato dell'UE.

Nel corso del 2013 la Commissione, insieme agli Stati membri, ha continuato il proprio lavoro sulle valutazioni dei rischi dell'UE in diversi settori, ampliando e adattando la metodologia impiegata per gli aerei cargo ad altri settori della sicurezza, la cui prima applicazione ha riguardato nello specifico i rischi relativi alla sicurezza dei passeggeri.

Sulla scena internazionale la Commissione ha partecipato efficacemente a tutti gli eventi ICAO pertinenti, accrescendo la visibilità e l'influenza dell'UE a livello internazionale nell'ambito della politica sulla sicurezza dell'aviazione. La Commissione, inoltre, collabora strettamente con i partner

chiave dei paesi terzi e, nel corso del 2013, ha organizzato e partecipato a diverse riunioni bilaterali e multilaterali.

Il monitoraggio dell'attuazione delle misure per la sicurezza dell'aviazione da parte degli Stati membri e degli operatori pertinenti attraverso le ispezioni dell'UE è un altro settore in cui, nel corso dell'anno, si è registrata una stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione. I livelli di conformità sono rimasti stabili e non hanno richiesto alcuna sospensione dello "sportello unico" della sicurezza dell'UE nel 2013.

## **PARTE PRIMA**

### **LE ISPEZIONI**

#### **1. INFORMAZIONI GENERALI**

Ai sensi del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea negli Stati membri (le "autorità competenti") e presso gli aeroporti dell'UE. Anche la Svizzera rientra nel programma dell'Unione, mentre in Norvegia e Islanda vengono eseguite ispezioni riguardo a disposizioni analoghe da parte dell'Autorità di vigilanza EFTA (ESA). Per svolgere il suo lavoro di ispezione, la Commissione dispone di un gruppo di 10 ispettori di sicurezza dell'aviazione che lavorano a tempo pieno e parziale. Tale lavoro di ispezione è sostenuto attualmente da un pool di auditor nazionali designati dagli Stati membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera, che possono partecipare alle ispezioni della Commissione grazie a una formazione fornita da quest'ultima. 72 di questi auditor nazionali hanno partecipato alle ispezioni del 2013. Nell'allegato 1 viene accluso un diagramma che sintetizza tutte le attività di monitoraggio della conformità svolte dalla Commissione e dall'ESA fino ad oggi.

#### **2. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI**

Nel corso del 2013, la Commissione ha portato a termine il terzo ciclo di ispezioni delle autorità competenti e ha iniziato il quarto. In totale, nel 2013, sono state svolte sette ispezioni, quattro delle quali nell'ambito del nuovo ciclo. Per la gran parte degli Stati membri, queste ispezioni hanno rivelato notevoli miglioramenti rispetto al passato. Le carenze più comunemente riscontrate nel 2013 erano simili a quelle individuate nelle ispezioni del 2012 ed erano relative a discrepanze di piccola entità nel completo allineamento dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione e dei programmi nazionali di controllo della qualità al quadro giuridico di cui al regolamento (CE) n. 300/2008.

Per quanto concerne l'attuazione delle misure per la sicurezza dell'aviazione, la maggior parte degli Stati membri ispezionati ha avuto la capacità di individuare e correggere tempestivamente le carenze individuate nelle principali aree. Tuttavia, alcuni Stati membri non hanno sufficientemente monitorato i fornitori aeroportuali conosciuti e le provviste di bordo a causa della mancanza di risorse conseguente alla pressione sui bilanci pubblici e al gran numero di organismi interessati. Il monitoraggio regolare dei vettori aerei stranieri ha richiesto altresì un miglioramento in un numero limitato di Stati membri ispezionati. Il processo di correzione, una volta individuate le carenze, è stato per lo più adeguato ed erano disponibili sanzioni per tutti gli Stati membri.

### **3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI**

Nel 2013 sono state condotte ventisei ispezioni iniziali presso gli aeroporti, con un aumento di 3 ispezioni rispetto al 2012, principalmente perché è stato condotto un numero maggiore di ispezioni sulle merci ed interessato un numero di aeroporti minori, ispezioni che hanno richiesto in entrambi i casi un numero inferiore di ispettori. Sono stati trattati tutti i capitoli, anche se non in ciascuna ispezione. La percentuale globale di misure fondamentali giudicate conformi nel 2013 è stata dell'80%, approssimativamente la stessa dell'anno precedente.

Le carenze riscontrate in materia di misure tradizionali<sup>1</sup> erano dovute principalmente, come in passato, a fattori umani. Queste erano correlate principalmente alla qualità dello screening del personale, nonché ad alcuni requisiti di sicurezza delle merci. In particolare, il mantenimento di una elevata qualità delle perquisizioni manuali del personale continua a costituire un problema. Nel settore delle merci, gran parte delle mancate conformità hanno riguardato il requisito di applicare sempre il metodo più adeguato di controllo tenendo in considerazione la natura della spedizione. Tali questioni relative ai fattori umani dovrebbero essere affrontate attraverso una maggiore formazione e vigilanza.

Inoltre, alcuni provvedimenti supplementari introdotti nel quadro normativo del regolamento (CE) n. 300/2008 non erano stati ancora pienamente attuati negli aeroporti ispezionati nel 2013. Alcune non conformità sono state riscontrate in relazione ai metodi e alle norme dei controlli di sicurezza delle merci e della posta a rischio elevato nonché delle forniture per l'aeroporto, le provviste di bordo e la formazione. Alcuni requisiti nel settore della sicurezza degli aeromobili richiedono altresì attenzione nel controllo nazionale della qualità. Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero perseguire attivamente l'attuazione di queste recenti disposizioni. Inoltre, nel corso del 2013, sono state preparate revisioni della legislazione, la cui adozione è prevista nel corso del 2014, per migliorare la chiarezza e la coerenza in alcuni di questi settori. In questo modo dovrebbero essere migliorati in maniera significativa i livelli di conformità.

### **4. ISPEZIONI DI CONTROLLO**

A norma delle disposizioni dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010<sup>2</sup>, la Commissione procede sistematicamente ad un numero limitato di ispezioni di controllo. Nei casi in cui siano state individuate numerose e gravi carenze durante l'ispezione iniziale, ma anche su base casuale, per verificare l'esattezza delle attività di controllo nazionale della conformità e delle relazioni, viene programmata un'ulteriore visita. Nel 2013 sono state svolte cinque attività di questo tipo e per lo più hanno confermato l'adeguata correzione delle carenze riscontrate.

### **5. VALUTAZIONI**

Nel corso dell'anno è stata condotta una valutazione di un aeroporto croato prima dell'adesione della Croazia all'UE. È stata altresì condotta una valutazione di un aeroporto statunitense nel quadro dell'accordo di lavoro con gli USA.

---

<sup>1</sup> Le misure sono definite come "tradizionali" se già applicabili ai sensi del quadro giuridico del regolamento (CE) n. 2320/2002 (abrogato).

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 23 del 27.1.2010, pag. 1.

Ulteriori valutazioni hanno riguardato un aeroporto canadese nonché una selezione di aeroporti in Groenlandia, Isole Faerøer, Guernsey, Jersey e Isola di Man nel contesto della prevista inclusione di alcuni aeroporti situati in tali paesi<sup>3</sup> nello sportello unico della sicurezza dell'Unione.

## **6. CASI PENDENTI, CASI DI CUI ALL'ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI LEGALI**

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti fino a che la Commissione ha la certezza che sono state attuate azioni correttive. Nel 2013 sono stati chiusi quarantacinque fascicoli, trentadue relativi agli aeroporti e tredici relativi alle autorità competenti. Alla fine dell'anno risultavano aperti complessivamente nove fascicoli sulle autorità competenti e venti sull'ispezione degli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto siano ritenute così gravi da costituire una minaccia significativa per il livello complessivo di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione applica l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 72/2010. Di conseguenza tutte le autorità competenti sono avvertite della situazione ed è opportuno prendere in considerazione misure supplementari nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Nel 2013 non è stato avviato alcun procedimento ai sensi dell'articolo 15.

L'altra misura di esecuzione possibile soprattutto nei casi più gravi o nei casi di prolungata omissione di correzione o di recidiva, consiste nell'apertura di un procedimento d'infrazione. Nel 2013, un procedimento di infrazione è stato avviato in seguito all'ispezione di un'amministrazione nazionale. Lo Stato membro in questione non è stato in grado di garantire la disponibilità di un numero sufficiente di auditor per l'esecuzione delle regolari attività di controllo della conformità né ha informato la Commissione sulle misure alternative in materia di sicurezza attuate negli aeroporti più piccoli che derogano dalle norme comuni di base. Alla fine del 2013 il procedimento risultava ancora in corso.

## **7. AUTOVALUTAZIONI DEGLI STATI MEMBRI**

Il punto 18.1 dell'allegato II del regolamento (UE) n. 300/2008, modificato dal regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione<sup>4</sup> obbliga gli Stati membri a presentare alla Commissione, entro la fine di marzo, una relazione annuale concernente i risultati del monitoraggio riguardo alla conformità a livello nazionale nel periodo gennaio-dicembre dell'anno precedente. I contributi degli Stati membri per il periodo di riferimento gennaio-dicembre 2012 sono stati tutti presentati entro i termini nel formato richiesto dalla Commissione. Le principali carenze individuate erano relative al fatto che alcuni Stati membri non avevano ancora incluso tutte le misure di sicurezza, non avevano svolto test di verifica sufficienti e potevano rafforzare ulteriormente le loro attività di follow-up e il programma di attuazione. Inoltre, è stata individuata una mancanza di controllo di qualità a livello nazionale dei fornitori conosciuti.

---

<sup>3</sup> Realizzata per la Groenlandia e le Isole Færøer nel secondo semestre del 2013.

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008, GU L 7 del 12.1.2010, pag. 3.

## PARTE SECONDA

### LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI

#### 1. LEGISLAZIONE

Incidenti recenti<sup>5</sup> e la costante valutazione dei rischi confermano che l'aviazione civile continua a essere oggetto di attacchi con nuove e inventive modalità e che tale minaccia dovrebbe essere affrontata con misure di protezione adeguate e basate sui rischi. La Commissione e gli Stati membri, pertanto, adeguano costantemente le misure di attenuazione per conseguire i livelli di sicurezza più elevati possibile riducendo al minimo, allo stesso tempo, gli effetti negativi sulle operazioni.

I nuovi testi legislativi in materia di sicurezza dell'aviazione adottati nel 2013 erano destinati innanzitutto a completare e a perfezionare ulteriormente il quadro giuridico ai sensi del regolamento (CE) n. 300/2008 e in secondo luogo a definire le nuove norme fondamentali comuni per il controllo dei passeggeri, la graduale cancellazione delle restrizioni sui liquidi nel bagaglio a mano, la sicurezza degli aerei cargo e la convalida della sicurezza dell'aviazione dell'UE nei paesi terzi.

Per quanto concerne il controllo dei passeggeri, le nuove norme adottate all'inizio del 2013 consentono l'impiego di un nuovo e innovativo metodo di controllo che utilizza un'apparecchiatura per il rilevamento di tracce di esplosivo in combinazione con metal detector portatili per controllare alcune parti dei passeggeri per le quali la perquisizione manuale sia ritenuta inefficiente e/o inopportuna come certi copricapo, ingessature o protesi.

Per quanto concerne le restrizioni sul trasporto di liquidi, aerosol e gel (LAG) nel bagaglio a mano a bordo di un aeromobile, è risultato chiaro, nel corso dell'anno 2012 che non sarebbe stato possibile sostituire tali restrizioni con il controllo entro la scadenza del 29 aprile 2013 principalmente a causa di difficoltà operative relative alle apparecchiature per il controllo che avrebbero prodotto un rischio significativo di ulteriori disagi per i passeggeri aerei. Nel primo trimestre del 2013 è stata pertanto adottata la legislazione per rivedere l'approccio attraverso un'introduzione graduale dei controlli, a partire dai LAG venduti nei duty-free e i prodotti alimentari entro il 31 gennaio 2014.

Nel luglio 2013 la Commissione ha adottato norme supplementari per la convalida delle conformità delle catene di fornitura sicura per gli aerei cargo provenienti da paesi terzi. Tali norme aggiuntive sono rientrate nell'impegno della Commissione nell'assistere gli Stati membri e gli operatori a rispettare la scadenza fissata per luglio 2014. Entro suddetta data, i vettori aerei che desiderano trasportare merci dirette nell'UE da aeroporti stranieri devono avere la convalida delle proprie operazioni di sicurezza per il carico aereo e la posta al fine di ottenere o mantenere la designazione di ACC3 (Vettore aereo per merci o posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo). Nel corso del 2013 gli Stati membri hanno istituito una rete di validatori approvati della sicurezza dell'aviazione nell'UE con le capacità e l'esperienza necessarie per effettuare le convalide.

Un elenco degli atti legislativi adottati figura nell'allegato 2. I suddetti atti sono stati completati durante cinque riunioni regolari del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile, 5 riunioni del Gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza dell'aviazione e una serie di incontri mirati di gruppi di lavoro a cui hanno partecipato sia gli Stati membri che le imprese.

---

<sup>5</sup> Il terrorista imbottito di esplosivo a Natale 2009, l'incidente delle merci verificatosi in Yemen alla fine del 2010, il secondo terrorista imbottito di esplosivo nel 2012.

## **2. BANCA DATI DELL'UNIONE SULLA SICUREZZA DELLA CATENA DI FORNITURA (UDSCS)**

La “banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti”<sup>6</sup> costituisce l'unico strumento legale primario che può essere utilizzato da agenti regolamentati per consultazione quando questi accettano spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto a partire dal 1° giugno 2010. A partire dal 1° febbraio 2012 è stata ulteriormente ampliata e contiene l'elenco dei vettori aerei autorizzati a trasportare merci e posta dirette nell'UE da aeroporti di paesi terzi. Nel 2013 questa banca dati è stata legalmente ampliata per contenere anche dati sulle imprese nella catena di fornitura sicura in settori diversi rispetto a quello delle merci e della posta nonché l'elenco dei validatori per la sicurezza dell'aviazione dell'UE approvati dagli Stati membri. È stata pertanto ridenominata “Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura”<sup>7</sup>. Viene utilizzata nell'ambito di un contratto quadro della Commissione. Alla fine del 2013, la banca dati UDSCS conteneva circa 16 500 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti (convalidati dalla sicurezza dell'aviazione dell'UE) e organismi ACC3. Il suo tasso di disponibilità del 99,5% concordato a livello contrattuale è stato continuamente rispettato anche nel 2013.

## **3. ISPEZIONI AEROPORTUALI UE – MANUALI**

Il regolamento (CE) n. 300/2008 e il regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione esigono che il controllo della conformità da parte dei servizi della Commissione per i requisiti di sicurezza dell'aviazione civile sia oggettivo e utilizzi una metodologia standardizzata.

Per contribuire a tal fine, la Commissione ha stilato e continua ad aggiornare due manuali completi con consigli dettagliati e pratici per gli ispettori della UE nel settore. Un manuale riguarda le ispezioni nel campo della sicurezza degli aerei cargo mentre l'altro riguarda le ispezioni negli aeroporti. A marzo 2013, entrambi i manuali sono stati sottoposti a revisione in modo da tenere conto delle ultime modifiche introdotte alle norme di esecuzione e per aggiungere ulteriori istruzioni e orientamenti per gli ispettori. Per aiutare gli Stati membri nell'attuazione delle norme di base comuni, questi manuali vengono altresì forniti agli auditor nazionali.

## **PARTE TERZA**

### **PROVE, STUDI E NUOVE INIZIATIVE**

#### **1. PROVE**

Una “prova” ai sensi della legislazione UE sulla sicurezza aerea è condotta quando uno Stato membro si accorda con la Commissione per utilizzare, durante un periodo limitato, un certo mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione, per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, a condizione che tale prova non abbia influenze negative sui livelli generali di sicurezza ottenuti. Giuridicamente il termine non si applica quando uno Stato membro o un organismo procede alla valutazione di un nuovo controllo di sicurezza che viene ad aggiungersi a quelli già contemplati dalla normativa.

Nel corso del 2013 sono state avviate prove e valutazioni in Lussemburgo, Francia, Paesi Bassi e nel Regno Unito, che riguardavano l'uso di camere di simulazione del rilevamento di tracce di esplosivi (merci e posta), rilevatori di metalli su scarpe, l'uso di strumenti di nuova generazione per il controllo del bagaglio a mano senza dover rimuovere computer portatili, dispositivi elettrici

<sup>6</sup> La Commissione ha istituito questa banca dati, il cui uso è obbligatorio per gli operatori della catena di approvvigionamento tramite il regolamento (UE) n. 185/2010 e la decisione C(2010) 774.

<sup>7</sup> Regolamento (UE) n. 1116/2013 del 6 novembre 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 299 del 9.11.2013, pag. 1.

pesanti e liquidi nonché l'utilizzo combinato di metal detector portatili e del rilevamento di tracce di esplosivi per il controllo dei passeggeri in casi specifici.

## **2. STUDIE RELAZIONI**

A fine novembre del 2013, la Commissione ha ricevuto la relazione finale di uno studio sulla differenziazione dei passeggeri intitolato "Agenda for the future – Screening of passengers and cabin baggage" [Programma per il futuro – Controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano]. Tale studio è stato condotto dal consulente Leigh Fisher, incaricato dalla Commissione, ed è incentrato prevalentemente sui diversi aspetti della differenziazione dei passeggeri quali le nozioni di viaggiatori noti, elenchi di controllo e profili di rischi e della valutazione in tempo reale dell'aeroporto. Lo studio ha analizzato tali nozioni in termini di praticità operativa, meccanismi per lo scambio di dati, difficoltà giuridiche, protezione dei dati e della vita privata, nonché il rapporto costi/benefici. Se nello studio non era contenuta alcuna raccomandazione sul percorso da seguire, esso ha evidenziato le numerose difficoltà nell'attuazione in Europa di qualsiasi genere di concetto di differenziazione dei passeggeri basata sull'identità.

## **3. NUOVE INIZIATIVE**

Uno dei principali fascicoli normativi in corso di analisi nel campo della sicurezza dell'aviazione è la modifica della legislazione dell'UE sulle restrizioni sul trasporto di liquidi, aerosol e gel (LAG). La sospensione di queste limitazioni ha rappresentato un obiettivo per molti anni ed è stata soggetta a revisioni precedenti della legislazione. Nel 2012, uno studio dettagliato ha condotto alla conclusione che un controllo completo dei liquidi entro l'aprile 2013 non era attuabile, perché presso gli aeroporti dell'UE non si è iniziato a installare l'apparecchiatura necessaria. Nel luglio 2012 la Commissione ha inoltrato una relazione su queste conclusioni e le sue proposte per il futuro al Consiglio e al Parlamento europeo.

A seguito di ciò, il Comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile alla fine del 2012 ha espresso il proprio parere positivo sulle proposte della Commissione per l'attuazione della prima fase del controllo dei LAG entro il 31 gennaio 2014 al più tardi. Ciò ha richiesto il controllo dei LAG venduti nei duty-free in sacchetti in grado di evidenziare manomissioni (STEB), delle medicine e degli alimenti per l'infanzia da utilizzare durante il viaggio. La legislazione pertinente è stata adottata a marzo 2013.

All'inizio del 2013, la Commissione ha fornito dei modelli agli Stati membri per consentire loro di riferire sullo stato di attuazione della legislazione sui liquidi. L'esercizio ha mostrato che la nuova scadenza del 31 gennaio 2014 era ancora attuabile, sebbene alcuni Stati membri abbiano riferito ritardi negli ordini delle apparecchiature necessarie. Per facilitare la comunicazione con i passeggeri, la Commissione ha prodotto una nota informativa relativa all'introduzione delle nuove norme. Successivamente, nel 2014, è iniziato, come previsto, il controllo dei LAG senza che sia stato riferito alcun problema presso i punti di controllo di sicurezza dei passeggeri.

Per una migliore difesa dalla minaccia degli esplosivi trasportati dalle persone, nel corso del secondo semestre del 2013, sono state preparate ulteriori modifiche agli atti esecutivi di cui al regolamento (CE) n. 300/2008. Tali proposte sono servite a rafforzare l'impiego di mezzi o metodi dedicati per l'individuazione di esplosivi, come il rilevamento di tracce di esplosivo, durante il controllo dei passeggeri. Le norme rafforzate sono state adottate a inizio 2014 e saranno effettive entro il 1° settembre 2015 al più tardi.

Secondo quanto disposto nel piano d'azione per la sicurezza degli aerei cargo<sup>8</sup>, la Commissione ha esteso la sua azione in questo campo istituendo il quadro normativo per le merci e la posta trasportati nell'Unione da paesi terzi e un regime di convalida della sicurezza dell'aviazione nell'UE anche applicabile negli aeroporti di partenza al di fuori dell'Unione europea. La sua prima fase è entrata in vigore il 1° febbraio 2012.

A partire da questa data, i vettori aerei che desiderano trasportare merci e posta dirette nell'UE da aeroporti di paesi terzi devono ricevere la designazione "ACC3"<sup>9</sup> da parte dell'autorità competente di uno Stato membro dell'UE. Per armonizzare e agevolare il relativo meccanismo di registrazione e consultazione negli Stati membri nonché per la Commissione, nell'ultimo trimestre del 2012, nella neo "Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura", sono state aggiunte nuove funzionalità in merito all'ACC3.

I vettori aerei che desiderano trasportare merci e posta dirette nell'UE dopo il 1° luglio 2014 devono essere convalidati da un validatore della sicurezza dell'aviazione dell'UE prima di tale data per essere designati nuovamente ACC3. Anche altri organismi dovranno essere convalidati dalla sicurezza dell'aviazione dell'UE se desiderano entrare nella catena di fornitura sicura dei paesi terzi.

A tale scopo, nella metà del 2013 sono stati adottati elenchi di controllo dettagliati per la convalida della relativa catena di fornitura sicura dei paesi terzi come ultima fase preparatoria a livello legislativo.

Per sostenere l'avvio efficace e armonizzato delle attività di convalida, la Commissione ha organizzato, nella seconda metà del 2013, diverse riunioni di lavoro con gli Stati membri, le parti interessate e i validatori della sicurezza dell'aviazione nell'UE.

È stata perseguita un'ulteriore stretta collaborazione con le autorità doganali per quanto riguarda l'armonizzazione del regime di AEO (Authorised Economic Operator) con i regimi di convalida della sicurezza dell'aviazione per agenti regolamentati e mittenti conosciuti di merci e posta. Scopo di questo esercizio è evitare la doppia convalida per gli operatori economici, laddove la loro attività principale nell'ambito di questi due quadri normativi si sovrappone ampiamente e allo stesso tempo per individuare tutte le lacune possibili che potrebbero indebolire la sicurezza delle merci trasportate per via aerea e le misure idonee proposte per colmarle. È prevista l'adozione delle modifiche pertinenti negli atti giuridici relativi alle dogane e alla sicurezza dell'aviazione nell'UE entro l'inizio del 2014.

Inoltre, in uno studio sulle cosiddette "informazioni anticipate sul carico" ("Advanced Cargo Information – PRECISE") riguardante gli spedizionieri e i vettori aerei tradizionali che effettuano operazioni merci è stata concordata una cooperazione con le dogane basata su un modello sviluppato con l'industria dei corrieri espresso.

## **PARTE QUARTA**

### **DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI**

#### **1. INFORMAZIONI GENERALI**

La Commissione collabora strettamente con gli organismi internazionali e i principali paesi terzi partner ed è regolarmente rappresentata presso le riunioni internazionali; in genere coordina la

---

<sup>8</sup> Documento 16271/1/10, Rev. 1, limitato, Consiglio dell'Unione europea.

<sup>9</sup> Regolamento della Commissione (UE) n. 859/2011 del 25 agosto 2011, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 220 del 26.8.2011, pag. 9.

posizione dell'UE e spesso tiene presentazioni o sottopone documenti. Ove opportuno, vengono inoltre svolti dialoghi individuali con paesi terzi su questioni di interesse locale o condiviso. Tali contatti consentono all'UE di seguire e diffondere buone prassi nonché di influenzare il processo decisionale globale.

## **2. ORGANISMI INTERNAZIONALI**

La Commissione partecipa alla riunione annuale dell'ICAO sulla sicurezza dell'aviazione. Durante la riunione del 2013 (8-12 aprile 2013) sono stati presentati quattro documenti che illustrano le opinioni dell'UE (due documenti forniscono rispettivamente informazioni sulla revisione delle norme UE in materia di liquidi e merci, un documento riguarda le possibili norme internazionali sulla sicurezza degli aerei cargo e un altro la misurazione dell'efficacia del rafforzamento delle capacità.) Tali documenti hanno ricevuto una buona accoglienza.

L'UE e l'ICAO hanno concluso un memorandum di cooperazione che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata<sup>10</sup>. Il documento considera la sicurezza come uno dei settori nei quali è necessario istituire la cooperazione tra le parti e che deve essere sviluppata in un allegato specifico del memorandum di cooperazione sulla sicurezza dell'aviazione. Nel marzo 2013, il comitato misto UE-ICAO nell'ambito del memorandum ha preso la decisione<sup>11</sup> di adottare tale allegato che ora è parte integrante del memorandum di cooperazione, contribuendo in tal modo a rafforzare la protezione della navigazione aerea e la cooperazione che consisterà, in particolare, nello scambio di informazioni pertinenti sulla sicurezza, nel distacco di esperti e nel finanziamento di azioni specifiche relative alla sicurezza.

La Commissione si è impegnata per fornire informazioni relative alla convalida della sicurezza dell'aviazione nell'UE nel settore del trasporto delle merci e della posta dell'Unione. Ciò è stato possibile grazie alla partecipazione e al ruolo attivo in diversi consessi internazionali, anche sotto l'egida dell'ICAO e di altre organizzazioni internazionali e regionali.

La Commissione inoltre partecipa regolarmente alle riunioni del forum per la sicurezza CEAC e delle relative task force. Le conclusioni raggiunte da ciascuno di questi gruppi hanno successivamente formato la base delle discussioni nel corso delle riunioni del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile e dei relativi gruppi associati. Nel quadro di un accordo di cooperazione raggiunto alla fine del 2012, vi è stato uno scambio di informazioni classificate sulla sicurezza dell'aviazione tra la CEAC e la Commissione.

Un ulteriore protocollo d'intesa è stato firmato alla fine del 2013 tra la Commissione e l'Autorità di vigilanza EFTA (ESA) che effettua il controllo della conformità della sicurezza dell'aviazione in Islanda, Liechtenstein e Norvegia. All'interno di tale quadro, l'ESA e la Commissione hanno avviato uno scambio delle rispettive relazioni sulle ispezioni concluse.

Infine, è stata istituita un'interfaccia tra la piattaforma informatica di Eurocontrol e la "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura" previamente menzionata nella presente relazione. Questa interfaccia permetterà a un sistema di allarme di informare in tempo gli Stati membri in merito agli aerei provenienti da aeroporti di paesi terzi in cui i vettori aerei non hanno ricevuto la designazione di ACC3.

---

<sup>10</sup> GU L 232, del 9.9.2011, pag. 2 e GU L 121, dell'8.5.2012, pag. 16.

<sup>11</sup> GU L 172, del 25.6.2013, pag. 49.

### **3. PAESI TERZI**

La Commissione ha attivamente proseguito il dialogo sulla sicurezza dell'aviazione con gli Stati Uniti in diversi consessi, in particolare con il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (TSCG). Il TSCG mira a promuovere la cooperazione in diversi settori di reciproco interesse e a garantire il funzionamento costante degli accordi sul controllo di sicurezza unico<sup>12</sup> insieme al reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi sul trasporto aereo di merci e posta dell'UE e degli USA.

La Commissione è intervenuta inoltre in diverse occasioni quando gli Stati membri hanno sollevato questioni particolari relative a richieste fatte ai propri vettori aerei sull'attuazione di misure di sicurezza aggiuntive per i voli diretti in determinati paesi terzi. La Commissione e gli Stati membri hanno lavorato insieme per garantire che l'attuazione di tali misure prendesse in considerazione quelle esistenti per la sicurezza dell'aviazione nell'UE al fine di ridurre l'impatto operativo. Un esempio è rappresentato dal sistema di emanare modifiche di emergenza utilizzato dagli Stati Uniti che, nel 2013, ha richiesto ai vettori aerei di attuare misure supplementari in tempi rapidi e senza previa consultazione, causando spesso in tal modo notevoli difficoltà operative.

La Commissione ha altresì lavorato a stretto contatto con il Canada per concludere accordi sul controllo di sicurezza unico per i voli tra UE e Canada. A tal fine, sono state scambiate informazioni sui requisiti di sicurezza dell'aviazione civile e la Commissione ha condotto una valutazione di un aeroporto canadese.

### **CONCLUSIONE**

Nell'UE continua a essere garantito un elevato livello di sicurezza. Le ispezioni della Commissione hanno mostrato un livello stabile di conformità alle principali disposizioni normative. Nelle misure di base, le carenze individuate nei settori dello screening del personale e delle merci erano in generale relative a fattori umani. Ulteriori non conformità riscontrate nelle misure più recentemente adottate ai fini dell'attuazione nell'ambito del quadro giuridico del regolamento (CE) n. 300/2008 erano relative ai controlli di sicurezza delle merci e della posta a rischio elevato nonché delle forniture per l'aeroporto/delle provviste di bordo e alla formazione. Le raccomandazioni di azioni correttive della Commissione sono state nel complesso seguite in modo soddisfacente, ma i risultati delle ispezioni confermano l'importanza di disporre di un solido sistema di ispezioni a livello dell'Unione e di un'adeguata garanzia della qualità negli Stati membri. La Commissione proseguirà gli sforzi per garantire che tutte le disposizioni legislative siano attuate integralmente e correttamente, avviando, se del caso, procedimenti d'infrazione.

Sul fronte legislativo, nel corso del 2013 sono state adottate ulteriori norme di applicazione per garantire che il quadro creato dal regolamento (CE) n. 300/2008 sia applicato in modo armonizzato e attenui le minacce esistenti e quelle in evoluzione.

---

<sup>12</sup> In vigore con decorrenza dall'1.4.2011 per gli aeromobili, i passeggeri e il loro bagaglio a mano in arrivo dagli Stati Uniti – Regolamento della Commissione (UE) n. 983/2010 del 3 novembre 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010, GU L286 del 4.11.2010, pag. 1.