



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 27 ottobre 2011 (28.10)
(OR. en)**

15984/11

**AVIATION 235
JAI 770
ENFOPOL 374**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	27 ottobre 2011
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2011) 649 definitivo
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE RELAZIONE ANNUALE 2010 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 della Commissione COM(2011) 649 definitivo.

All.: COM(2011) 649 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 649 definitivo

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

**RELAZIONE ANNUALE 2010 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 2010 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 2010

INTRODUZIONE

Il 29 aprile 2010 ha segnato la data in cui il regolamento (CE) n. 300/2008 e le sue misure di esecuzione sono entrati in vigore. Questo nuovo quadro regolamentare ha consolidato e abrogato a fini di chiarezza atti giuridici europei adottati nel precedente quadro del regolamento (CE) n. 2320/2002. Inoltre, esso ha tenuto conto degli sviluppi tecnici e delle evoluzioni procedurali e ha fornito maggiori dettagli al riguardo in risposta a recenti atti illeciti nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Di conseguenza, sono state perfezionate norme relative a determinati tipi di dispositivi di controllo e procedure di screening e sono stati adottati nuovi metodi di screening supplementari fondati su norme di base comuni. Inoltre, le norme e le condizioni per i passeggeri che trasportano liquidi a bordo delle aeronavi sono state completate.

Nel corso dell'anno, la Commissione ha costantemente lavorato con gli Stati membri e le imprese al fine di armonizzare un'applicazione facile ed omogenea del suddetto nuovo quadro giuridico. La comunità scientifica e i costruttori si sono concentrati nella diffusione di tecnologie che consentano ai passeggeri di portare con sé liquidi a bordo degli aeromobili. Le prime prove di tali apparecchiature sono state effettuate negli aeroporti europei. Ulteriori sperimentazioni hanno avuto luogo per l'uso degli scanner di sicurezza. Sono continuate le discussioni con le organizzazioni internazionali al fine di reperire soluzioni globali a problemi comuni.

Con l'incidente alla merce in Yemen e gli incidenti ai pacchi postali per via aerea dell'UE avvenuti a fine ottobre 2010, l'attenzione è stata ancora una volta diretta verso una nuova minaccia. Ciò è servito a ricordare – meno di un anno dopo l'incidente sul volo Northwest Airlines 253 partito da Amsterdam Schipol e diretto a Detroit nel Natale 2009 – che i gruppi estremisti continuano a considerare l'aviazione civile come un obiettivo interessante e continuano a cercare modi per evitare di essere individuati dalle attuali tecniche di screening. Ciò è servito a sottolineare il carattere vitale del lavoro svolto dalla Commissione e dai suoi partner, al fine di tutelare i viaggiatori e l'industria aeronautica europea nel suo insieme e ha portato ad una relazione e un piano d'azione per rafforzare la sicurezza del trasporto merci che è stato approvato da parte del consiglio "Trasporti" e dal Consiglio GAI nel dicembre 2010. Dato che la sicurezza interna e quella esterna sono inseparabili, far fronte alle minacce, anche a grande distanza dal nostro continente, è essenziale per tutelare l'Europa e i suoi cittadini. La Commissione opera a tale scopo in stretta collaborazione con il SEAE recentemente istituito.

PARTE PRIMA

LE ISPEZIONI

1. ASPETTI 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 gli aeroporti dell’UE. Anche la Svizzera rientra nel programma dell’Unione, mentre la Norvegia e l’Islanda (e il Liechtenstein) sono oggetto delle ispezioni previste dalle disposizioni parallele in materia dell’Autorità di vigilanza EFTA (ESA). Per svolgere il suo lavoro di ispezione, la Commissione dispone di un gruppo di 11 ispettori di sicurezza aerea. Questo lavoro di ispezione è sostenuto da un pool di esperti nazionali designati dagli Stati membri, dall’Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera che sono stati ricertificati dalla Commissione nel corso del 2010 nell’ambito del nuovo quadro giuridico. Quarantasei di essi hanno partecipato alle ispezioni condotte nel 2010. In allegato figura un grafico riepilogativo delle attività di verifica della conformità svolte dalla Commissione e dall’ESA.

2. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI

Nel 2010 la Commissione ha monitorato cinque autorità competenti, che sono state tutte sottoposte ad un’ispezione preliminare da parte della Commissione. Le carenze più comunemente riscontrate nel 2010 erano relative al mancato allineamento completo dei programmi nazionali per la sicurezza dell’aviazione e dei programmi nazionali di controllo della qualità al nuovo quadro giuridico del regolamento (CE) n. 300/2008.

Per quanto attiene all’attuazione delle misure, diversi Stati membri presentavano una persistente mancanza della capacità di individuare e correggere tempestivamente le carenze. Alcuni Stati membri avevano omissso di controllare tutti gli aspetti della legislazione e taluni aeroporti non erano stati ispezionati per lunghi periodi. Le attività di monitoraggio sono state talvolta inadeguate o inesistenti e sono stati riscontrati con frequenza ritardi significativi nella correzione delle carenze. Tutti gli Stati membri hanno previsto sanzioni, ma queste ultime non sempre erano abbastanza forti o applicate in modo da sortire un effetto deterrente.

3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI

Nel 2010 sono state condotte diciannove ispezioni iniziali presso gli aeroporti, lo stesso numero rispetto a quelle condotte nel 2009. Sono stati trattati tutti i capitoli, anche se non in ciascuna ispezione. La percentuale globale di misure fondamentali giudicata conforme nel 2010 era vicina all’80%.

Le carenze che sono state riscontrate in materia di misure tradizionali¹ erano dovute, in generale, a questioni relative a fattori umani. La mancanza di conformità riguardo alle misure tradizionali presso gli aeroporti ispezionati nel 2010, era dovuta principalmente alla qualità del personale e al controllo dei passeggeri, nonché ai requisiti di sicurezza delle merci. In particolare, le ispezioni manuali del personale e dei passeggeri non sempre soddisfacevano le norme di base comuni, che sono state descritte dettagliatamente per una maggiore chiarezza nel nuovo quadro normativo. Nel settore merci, la maggior parte dei casi di non conformità

¹ Le misure sono definite come “tradizionali” se già applicabili ai sensi del quadro giuridico del regolamento (CE) n. 2320/2002.

erano relativi alla selezione dei metodi più adeguati per lo screening, tenuto conto della natura della spedizione e delle relative norme di applicazione. Tali questioni relative ai fattori umani devono essere affrontate con una formazione e supervisione migliori.

Inoltre, alcuni provvedimenti supplementari introdotti nel nuovo quadro normativo non erano stati ancora pienamente attuati negli aeroporti ispezionati nel periodo giugno–dicembre 2010. Alcune non conformità sono state riscontrate in relazione ai metodi e alle norme di screening delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto (laddove esisteva una catena di fornitura in cui la sicurezza non era ancora pienamente operativa), alle procedure di riconoscimento per il personale esente dallo screening e alla mancata valutazione del rischio per la frequenza di pattuglie negli aeroporti. Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero perseguire attivamente l'attuazione di queste nuove disposizioni.

Infine, alcuni problemi sono stati riscontrati presso gli aeroporti ispezionati nel corso del 2010 nelle aree di controllo di accesso alle aree sterili, nel riconcilio del bagaglio da stiva, nelle metodologie di screening per i bagagli non accompagnati, nelle norme per le attrezzature di screening di sicurezza.

4. ISPEZIONI DI CONTROLLO

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 72/2010, la Commissione procede sistematicamente ad un numero limitato di ispezioni di verifica. Nel caso in cui l'ispezione iniziale in un aeroporto abbia individuato serie carenze, si programma sempre un'ulteriore visita. Nel 2010 queste attività sono state ritenute necessarie in due casi e la conclusione è stata in entrambi i casi che la maggior parte, ma non il totale delle carenze riferite, erano state corrette.

5. CASI PENDENTI, CASI DI CUI ALL'ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti fino a che la Commissione si dichiara soddisfatta delle azioni correttive adottate. Nel 2010 sono stati chiusi ventisette fascicoli, ventuno relativi agli aeroporti e sei relativi alle autorità competenti. Alla fine dell'anno risultavano aperti complessivamente undici fascicoli di ispezione sulle autorità competenti e diciassette sugli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto siano ritenute così gravi da costituire una minaccia significativa per il livello complessivo della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione applica l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 72/2010². Questo vuol dire che 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. Un caso relativo all'articolo 15 è stato avviato a metà del luglio 2010, ed è stato chiuso 4 mesi più tardi quando le irregolarità sono state trattate in modo soddisfacente.

L'altra sanzione possibile nei casi più gravi o nei casi di prolungata omissione di rettifica o di recidiva, consiste nell'apertura rispettivamente di un procedimento d'infrazione o di una procedura Eu-Pilot contro gli Stati membri che hanno notificato ai servizi della Commissione la loro partecipazione alla procedura. Nel 2010, due procedimenti di infrazione e un EU-pilot

² 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.

sono stati avviati in seguito ad ispezioni delle amministrazioni nazionali. In un caso, lo Stato membro in questione non è stato in grado di mantenere il suo programma nazionale di sicurezza aerea. Il secondo caso era relativo all'applicazione della normativa UE nei piccoli aeroporti. Il terzo caso era legato alla mancanza di risorse umane per il controllo delle conformità. Due casi d'infrazione nel corso dell'anno e un caso "EU-Pilot" hanno potuto essere chiusi a seguito di una rettifica delle carenze individuate. In totale cinque procedimenti di infrazione erano ancora in corso alla fine del 2010.

6. AUTOVALUTAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione³ obbliga gli Stati membri a presentare alla Commissione entro la fine di febbraio 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 2009 sono stati tutti presentati entro i termini nel formato richiesto dalla Commissione. Le carenze identificate riguardavano principalmente lo scarso numero di giorni-uomo sul terreno, le omissioni nel rispetto di tutte le disposizioni, un'insufficiente attività di follow up e la mancata applicazione delle misure disponibili.

L'armonizzazione dei regimi di controllo della conformità nell'UE si è in effetti dimostrata difficile fin dall'inizio del programma nel 2003. Il motivo è da individuare nel fatto che i diversi Stati membri hanno una comprensione differente dei termini, dello sviluppo delle metodologie e delle prescrizioni in materia di comunicazione. La situazione è notevolmente migliorata nel frattempo ma è suscettibile di ulteriore miglioramento. Un certo numero di discrepanze tra i risultati delle verifiche nazionali di conformità e quelli della Commissione deriva dalla mancanza di armonizzazione dei metodi di ispezione, visto che questi ultimi indicano spesso un livello di conformità inferiore a quello riportato nelle relazioni nazionali.

PARTE SECONDA

LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI

1. ASPETTI GENERALI

I nuovi atti legislativi sulla sicurezza dell'aviazione pubblicati nel 2010 sono principalmente mirati a completare e perfezionare il nuovo quadro giuridico a norma del regolamento (CE) n. 300/2008, da applicare dal 29 aprile 2010. Inoltre, sono state definite le norme comuni di base per due nuovi metodi di screening per la sicurezza dell'aviazione:

- cani antiesplosivo per lo screening preliminare del bagaglio da stiva nonché delle merci e della posta (e come metodo di screening supplementare per altri capitoli) e
- metal detector per lo screening preliminare di alcuni particolari tipi di merci e posta.

³ Regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione, del 4 luglio 2003, recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44. In seguito abrogato e sostituito dal 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.

Infine, è stata introdotta la base giuridica per l'attuazione di un sistema di sicurezza unico in accordo con gli Stati Uniti d'America.

2. ADOZIONE DELLA LEGISLAZIONE COMPLEMENTARE

I nuovi testi legislativi adottati nel 2010 sono i seguenti:

- Regolamento (UE) n. 18/2010⁴ in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile
- regolamento (UE) n. 72/2010⁵, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile;
- regolamento (UE) n. 185/2010⁶ che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile;
- regolamento (UE) n. 357/2010⁷ che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile (sacchetti in grado di evidenziare manomissioni);
- regolamento (UE) n. 358/2010⁸ che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile (liquidi, aerosol e gel; esenzione dallo screening per liquidi, aerosol e gel ottenuta in certi aeroporti nei paesi terzi);
- regolamento (UE) n. 573/2010⁹ che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile (cani in grado di rilevare la presenza di esplosivi);
- regolamento (UE) n. 983/2010¹⁰ che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile (sistema di sicurezza unico per gli aeromobili, i passeggeri e il loro bagaglio a mano o da stiva che arrivano dagli Stati Uniti d'America);
- Decisione C (2010) 774¹¹, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione (decisione di esecuzione);
- Decisione C (2010) 2604¹², che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione (forniture);

⁴ 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.

⁵ Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, GU L 23 del 27.1.2010, pag. 1.

⁶ Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1.

⁷ Regolamento (UE) n. 357/2010 della Commissione, del 23 aprile 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 185/2010, GU L 105 del 27.4.2010, pag. 3.

⁸ Regolamento (UE) n. 358/2010 della Commissione, del 23 aprile 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 185/2010, GU L 105 del 27.4.2010, pag. 12.

⁹ Regolamento (UE) n. 573/2010 della Commissione, del 30 giugno 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 185/2010, GU L 105 dell'1.7.2010, pag. 1.

¹⁰ Regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione, del 3 novembre 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 286 del 4.11.2010, pag. 1.

¹¹ Decisione C (2010) 774 def., della quale sono destinatari tutti gli Stati membri, del 13.4.2010; non pubblicata nella GU (materiale riservato e confidenziale).

- Decisione C (2010) 3572¹³, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione (cani in grado di rilevare l'esplosivo);
- Decisione C (2010) 9139¹⁴, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione (apparecchiature per la rilevazione dei metalli);

Questi testi sono stati messi a punto nel corso di sei riunioni regolari e due speciali del Comitato di regolamentazione della sicurezza aerea e di sei riunioni con il Gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza dell'aviazione e con diversi gruppi di lavoro mirati ai quali hanno partecipato sia gli Stati membri, sia il settore dell'industria.

3. BANCA DATI AGENTI REGOLAMENTATI E MITTENTI CONOSCIUTI

Per rafforzare la sicurezza della catena di approvvigionamento di merci e posta aerea, come per facilitare la sua attuazione omogenea nell'UE, la banca dati degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti (RAKC) è stata sviluppata e mantenuta dalla sua istituzione il 1° giugno 2010 nell'ambito di un contratto quadro della Commissione. La banca dati RAKC, conteneva alla fine del 2010, circa 7.500 registrazioni di agenti regolamentati e di mittenti conosciuti (convalidati indipendentemente). Essa è 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 (convalidato indipendentemente). Dal suo avvio operativo, il suo tasso di disponibilità del 99,5% concordato contrattualmente è stato soddisfatto in modo costante.

4. ISPEZIONI AEROPORTUALI UE – MANUALI

I regolamenti (CE) n. 300/2008 e (UE) n. 72/2010 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 istituito e mantiene due manuali completi con consigli dettagliati e pratici per gli ispettori della UE nel settore. Un manuale è stato elaborato per i capitoli che trattavano di merci e posta aerea, l'altro per tutto il resto, a causa della complessità del controllo di conformità dei primi due settori.

¹² Decisione C (2010) 2604 def., della quale sono destinatari tutti gli Stati membri, del 23.4.2010; non pubblicata nella GU (materiale riservato e confidenziale).

¹³ Decisione C (2010) 3572 def., della quale sono destinatari tutti gli Stati membri, del 30.6.2010; non pubblicata nella GU (materiale riservato e confidenziale).

¹⁴ Decisione C (2010) 9139 def., del 20.12.2010, della quale sono destinatari tutti gli Stati membri; non pubblicata nella GU (materiale riservato e confidenziale).

PARTE TERZA

RELAZIONI, PROVE E STUDI

5. RELAZIONI

In risposta agli incidenti verificatisi durante il trasporto aereo di merci a fine ottobre 2010 (bombe e dispositivi incendiari inviati dallo Yemen tramite i servizi di posta UE) e a seguito di una speciale riunione del comitato di regolamentazione per la sicurezza aerea svoltasi il 5 novembre 2010, il Consiglio durante la riunione dell'8 novembre 2010 ha chiesto alla presidenza UE rappresentante il Consiglio dell'Unione europea e alla Commissione di istituire un gruppo di lavoro ad alto livello al fine di esaminare i modi per rafforzare la sicurezza del carico aereo. Il gruppo ha presentato la sua relazione e il suo piano d'azione al Consiglio trasporti e al Consiglio GAI, il 2 dicembre 2010, che hanno approvato la relazione e il relativo piano d'azione.

Storicamente, le merci e la posta sono stati associati con un basso livello di rischio allorché in transito negli aeroporti dell'UE dato che merci e posta dovrebbero essere già stati oggetto di misure di sicurezza all'aeroporto di partenza, in base al principio ICAO¹⁵ delle responsabilità dello Stato ospitante in materia di sicurezza.

Tale principio si riflette anche sull'attuale versione del nuovo quadro giuridico, se le merci e la posta in transito trasportate per via aerea sono esentate dal controllo (a condizione che siano protette da interferenze non autorizzate dal loro arrivo fino alla partenza dell'aeromobile sul quale devono essere trasportate).

Alla luce dei suddetti incidenti in Yemen, la relazione ha raccomandato di accelerare l'adozione di misure volte a rafforzare la sicurezza dell'aviazione per merci e posta provenienti da paesi terzi, favorendo un approccio basato sul rischio e tenendo conto della sicurezza della catena di fornitura disciplinata dalla legislazione UE e come principio globale dalle norme ICAO.

In risposta agli incidenti summenzionati con dispositivi incendiari inviati tramite servizi di corriere postale UE, la relazione raccomanda inoltre di rafforzare e armonizzare ulteriormente l'attuale regime UE relativo alla sicurezza delle merci e della posta.

Entrambe le ultime azioni proposte dovrebbe essere completate a) esaminando le modalità per estendere il sistema UE agli agenti regolamentati e ai mittenti conosciuti prevedendo la possibilità di approvare o di convalidare in modo indipendente tali industrie ubicate nel territorio di paesi terzi, b) analizzando ulteriormente e, ove necessario, migliorando i metodi e le tecnologie di screening, c) potenziando la cooperazione tra l'intelligence e l'applicazione della legislazione per giungere ad una valutazione comune UE della minaccia per la sicurezza aerea e d) rafforzando gli standard globali nel quadro giuridico e nello sviluppo di capacità.

6. PROVE

Una "prova" ai sensi della legislazione UE sulla sicurezza aerea è condotta quando uno Stato membro conviene con la Commissione di utilizzare un certo mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, per un periodo limitato, a condizione che tale prova non pregiudichi i livelli generali di sicurezza.

¹⁵ Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

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.

Una serie di prove in entrambi questi due sensi si sono svolte nel corso del 2010 in Germania, Spagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Svezia, Regno Unito, Svizzera e Norvegia. Queste riguardavano l'utilizzo di scanner di sicurezza per lo screening dei passeggeri e del personale (comprese le attrezzature ad onde millimetriche), l'utilizzo di sistemi per il rilevamento di esplosivi liquidi per lo screening del bagaglio a mano e l'uso del rilevamento di tracce di esplosivi per lo screening di copricapi indossati dai passeggeri.

7. STUDI

Alla fine del 2010 è stata consegnata una relazione di studio sulla situazione giuridica in materia di sicurezza dei voli provenienti da paesi terzi all'UE. Essa propone una serie di raccomandazioni per migliorare la capacità dell'UE di controllare e di far applicare norme di sicurezza in relazione ai voli provenienti da paesi terzi.

Inoltre, la Commissione ha avviato due studi a fine 2010 concernenti a) l'uso della banca dati UE per gli agenti regolamentati e i mittenti conosciuti e b) la tecnologia per la proiezione dell'immagine di articoli pericolosi utilizzata nello screening del bagaglio a mano e del bagaglio da stiva.

PARTE QUARTA

DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI

8. ASPETTI GENERALI

La Commissione è pienamente impegnata con gli organismi internazionali e i principali paesi terzi e partecipa regolarmente ai vertici internazionali, ove coordina la posizione dell'UE e tiene spesso presentazioni o sottopone documenti. Ove opportuno, vengono inoltre avviati dialoghi individuali con paesi terzi su questioni di interesse locale o condiviso, quali le esenzioni dalle normali prescrizioni relative al trasporto dei liquidi acquistati nelle rivendite esentasse. Tali contatti consentono all'UE di seguire in modo permanente le buone prassi e nel contempo di diffonderle, nonché di influenzare il processo decisionale globale. Il legame e la coerenza tra la sicurezza interna e quella esterna deve essere garantito. Conformemente al nuovo quadro giuridico creato dal trattato di Lisbona, il SEAE sarà ampiamente consultato nell'impegno con le organizzazioni internazionali e i paesi terzi, al fine di garantire la coerenza e la complementarità con i dialoghi politici specifici avviati dal SEAE.

9. ORGANI INTERNAZIONALI

La Commissione partecipa alle riunioni annuali del gruppo sulla sicurezza dell'aviazione dell'ICAO e nel 2010 ha presentato documenti sulla sicurezza dello screening sui liquidi e sulla sicurezza del carico aereo. Questi ultimi sono stati accolti positivamente.

La Commissione partecipa inoltre regolarmente agli incontri della task force tecnica e della task force per la formazione della CEAC. Le conclusioni di ciascun gruppo hanno quindi fornito la base per i dibattiti delle riunioni del Comitato di regolamentazione e dei relativi gruppi di lavoro.

10. PAESI TERZI

La Commissione ha proseguito attivamente il dialogo sulle questioni di sicurezza aerea con gli Stati Uniti in un certo numero di sedi, in particolare con il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA volto a far progredire il controllo di sicurezza unico¹⁶. La Commissione è inoltre intervenuta in diverse occasioni quando gli Stati membri hanno sollevato questioni particolari relative a richieste supplementari in materia di sicurezza provenienti dagli Stati Uniti, che sembravano non attribuire la dovuta considerazione agli efficienti sistemi già in essere nell'UE. Spesso ciò ha riguardato la persistente prassi statunitense di emanare modifiche d'emergenza dirette alle compagnie aeree con base nell'UE, senza previa consultazione, causando in alcuni casi importanti difficoltà per le parti interessate UE.

La Commissione ha partecipato a un'ispezione effettuata in un aeroporto situato negli Stati Uniti d'America per valutare la possibilità di un futuro accordo unico.

CONCLUSIONE

Pur se nell'UE continua a essere garantito complessivamente un elevato livello di sicurezza, le ispezioni della Commissione hanno rilevato alcune carenze. Per quanto riguarda le misure tradizionali le carenze individuate nei settori dello screening del personale e dei passeggeri, nonché nel trattamento delle merci e nello screening, erano in generale relative a fattori umani. Nelle misure supplementari attuate in base al nuovo quadro giuridico del regolamento (CE) n. 300/2008 sono state rilevate ulteriori non-conformità relative al pattugliamento negli aeroporti, alla valutazione dei rischi, allo screening delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto. 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 procedimenti d'infrazione, se del caso.

Sul fronte legislativo, sono state adottate ulteriori modalità di applicazione nel corso del 2010 per garantire che il nuovo regolamento di base (CE) n. 300/2008 sia applicato in modo armonizzato. L'incidente relativo alla merce avvenuto in Yemen e gli incidenti dei pacchi postali dell'UE alla fine dell'ottobre 2010 sono serviti a ricordare come l'aviazione civile continui ad essere, in modi nuovi e innovativi, un obiettivo e ciò dovrebbe essere affrontato con misure di protezione adeguate e basate sul rischio. Come la sicurezza del carico aereo prevista dal piano d'azione, la Commissione ha deciso di estendere la sua azione in questo campo.

¹⁶ Applicabile dall'11.4.2011 per aeromobili, passeggeri e loro bagaglio a mano e bagagli da stiva che arrivano dagli Stati Uniti - Regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione, del 3 novembre 2010, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 286 del 4.11.2010, pag.1.

Allegato

Ispezioni della Commissione al 31.12.2010

Stato	Numero di ispezioni 01/2010-12/2010 (compresi monitoraggi)	Numero di ispezioni 2004- 2010 (compresi monitoraggi)
Austria	1	9
Belgio	2	9
Bulgaria	2	5
Cipro	0	5
Repubblica Ceca	0	5
Danimarca	1	7
Estonia	0	4
Finlandia	0	7
Francia	2	12
Germania	2	14
Grecia	1	12
Ungheria	1	5
Irlanda	2	8
Italia	1	12
Lettonia	0	4
Lituania	1	4
Lussemburgo	0	5
Malta	0	3
Paesi Bassi	1	7
Polonia	1	7
Portogallo	1	8
Romania	1	3
Slovacchia	0	4
Slovenia	0	4
Spagna	2	12
Svezia	2	9
Regno Unito	2	13
Svizzera	0	4
TOTALE	26	202

Ispezioni dell'Autorità di vigilanza EFTA al 31.12.2010

Stato	Numero di ispezioni 01/2010-12/2010 (compresi monitoraggi)	Numero di ispezioni 2004- 2010 (compresi monitoraggi)
Islanda	1	7
Norvegia	3	31
TOTALE	4	38