



Consiglio
dell'Unione europea

**Bruxelles, 12 ottobre 2015
(OR. en)**

12934/15

AVIATION 117

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	23 luglio 2015
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2015) 360 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELAZIONE ANNUALE 2014 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(2015) 360 final.

All.: COM(2015) 360 final



Bruxelles, 23.7.2015
COM(2015) 360 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2014 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 2014 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 2014

INTRODUZIONE

Il 2014 è stato contrassegnato dall'entrata in vigore della prima fase dei controlli tecnologici di liquidi, gel e aerosol (LAG) trasportati dai passeggeri nel bagaglio a mano, nonché dalla fine della fase transitoria dell'attuazione dei requisiti relativi a merci e posta in entrata nell'UE. Prima dell'entrata in vigore, le due questioni sono state oggetto di numerose discussioni e di una intensa fase preparatoria, che ha consentito un'attuazione agevole e tempestiva.

Nel portare avanti il processo di consolidamento iniziato nel 2013, la Commissione ha adottato nel giugno 2014 un ulteriore pacchetto legislativo volto a chiarire, armonizzare e semplificare le misure di sicurezza dell'aviazione esistenti. Gli Stati membri e i soggetti interessati hanno accolto con favore le modifiche volte a migliorare la chiarezza giuridica, a evitare interpretazioni divergenti della legislazione e a garantire la migliore attuazione possibile delle norme di base comuni in materia di sicurezza dell'aviazione. Il pacchetto includeva altresì un allineamento del programma doganale di operatore economico autorizzato con il regime per la sicurezza dell'aviazione per agenti regolamentati e mittenti conosciuti. Tale allineamento consente il riconoscimento reciproco di determinate attività effettuate dalle rispettive autorità, agevolando l'industria e le autorità governative interessate e garantendo al contempo il mantenimento degli attuali livelli di sicurezza.

In seguito ai risultati della valutazione dei rischi dell'UE, in particolare per quanto concerne i rischi relativi alla sicurezza dei passeggeri, nel 2014 si è lavorato intensamente al fine di accrescere la capacità di rilevamento degli esplosivi. Frutto di questo lavoro è stata l'elaborazione di una normativa che definisce l'uso di dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) nel controllo di passeggeri, bagagli e merci. L'uso di dispositivi ETD nelle procedure di controllo di passeggeri e bagagli a mano diventerà obbligatorio a partire da settembre 2015. Allo stesso tempo sono state condotte due altre serie di valutazioni dei rischi per gli aerei cargo.

Sulla scena internazionale la Commissione ha partecipato efficacemente a tutti gli eventi e forum pertinenti dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), nel cui ambito ha continuato a svolgere un importante ruolo per il coordinamento della posizione e della strategia dell'UE riguardo alla politica sulla sicurezza dell'aviazione a livello internazionale. La Commissione ha collaborato strettamente con i partner chiave dei paesi terzi e le organizzazioni regionali e, nel corso del 2014, ha organizzato e partecipato a diverse riunioni bilaterali e multilaterali. Particolare enfasi è stata posta sulle attività di sensibilizzazione nella regione africana, al fine di facilitare la corretta attuazione dei requisiti in materia di merci e posta in entrata nell'UE.

Il monitoraggio dell'attuazione delle misure per la sicurezza dell'aviazione da parte degli Stati membri e degli operatori pertinenti mediante ispezioni dell'UE è un altro ambito 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 2014.

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 9 ispettori di sicurezza dell'aviazione che lavorano a tempo pieno. Tale lavoro di ispezione è sostenuto attualmente da un pool di circa 100 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. Nell'allegato 1 è 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 2014 la Commissione ha portato a termine il terzo ciclo di ispezioni delle autorità competenti e ha iniziato il quarto. La presente relazione concerne tutte le ispezioni effettuate nel 2014 nell'ambito di entrambi i cicli. In totale, nel 2014 sono state svolte nove ispezioni delle autorità competenti, che hanno dimostrato, per la maggior parte degli Stati membri, notevoli miglioramenti rispetto alle precedenti.

Le carenze più comunemente riscontrate nel 2014 sono risultate analoghe a quelle individuate durante il terzo ciclo di ispezioni e hanno riguardato principalmente discrepanze di piccola entità nell'allineamento completo dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione e limiti nell'attuazione dei programmi nazionali di controllo della qualità. Relativamente a quest'ultimo aspetto, alcuni Stati membri non hanno sufficientemente monitorato i fornitori aeroportuali conosciuti e le provviste di bordo soprattutto a causa della mancanza di risorse conseguente alla pressione sui bilanci pubblici e al gran numero di organismi interessati. In diversi Stati membri ispezionati si è rivelato necessario un miglioramento del regolare e corretto monitoraggio dei vettori aerei stranieri. Infine, un numero limitato di Stati membri non ha garantito il pieno rispetto della frequenza minima di ispezione delle misure per la sicurezza presso gli aeroporti.

Per quanto concerne gli aspetti positivi, nella maggior parte degli Stati membri ispezionati nel 2014 il processo di correzione messo in atto una volta individuate le carenze è stato adeguato ed erano disponibili misure di esecuzione per tutti gli Stati membri.

3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI

Nel 2014 sono state condotte venticinque ispezioni iniziali presso gli aeroporti, all'incirca lo stesso numero di quelle svolte nel 2013. Sono stati trattati tutti i capitoli, anche se non in ciascuna ispezione. La percentuale globale di misure fondamentali giudicate conformi nel 2014 è stata dell'81%, approssimativamente la stessa dell'anno precedente.

La maggior parte delle carenze individuate era ancora dovuta, come in passato, a fattori umani. Questi si verificano in particolare nei settori del controllo e della sicurezza degli aeromobili, nonché nell'attuazione di alcuni requisiti di sicurezza delle merci. Tali questioni relative ai fattori umani dovrebbero essere affrontate aumentando la formazione e la vigilanza.

D'altra parte, rispetto agli anni precedenti, nel 2014 vi sono stati miglioramenti per quanto concerne la conformità ai requisiti connessi ai controlli di sicurezza per le forniture aeroportuali e di bordo. Tali miglioramenti sono attribuibili alla maggiore consapevolezza, apportata dalle campagne di informazione della Commissione, nonché alla revisione delle normative interessate, che ha accresciuto la chiarezza e la coerenza delle misure.

4. ISPEZIONI DI CONTROLLO

A norma delle disposizioni dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010¹, 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 2014 sono state svolte quattro attività di questo tipo e hanno confermato l'adeguata correzione di gran parte delle carenze riscontrate. Tuttavia, in due ispezioni di controllo è emersa la necessità di monitorare ancora attentamente il processo di correzione di alcune lacune ancora da colmare, confermando in tal modo l'importanza di queste attività di controllo successive.

5. VALUTAZIONI

Nel corso dell'anno è stata effettuata una valutazione di un aeroporto statunitense nel quadro dell'accordo di lavoro con l'autorità statunitense per la sicurezza dei trasporti, istituito nell'ambito dell'accordo sui trasporti aerei UE-USA².

Inoltre, in seguito all'esame delle relazioni riguardanti le valutazioni sulle isole di Guernsey, Jersey e Man svolto dal comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione, gli aeroporti situati in questi territori sono stati inclusi nel sistema dello "sportello unico" della sicurezza dell'UE³.

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 2014 sono stati chiusi trentacinque fascicoli (ventisei relativi agli aeroporti e nove relativi alle autorità competenti). Per ogni nuova ispezione effettuata nel corso dell'anno è stato quindi chiuso un fascicolo preesistente e, di conseguenza, nel 2014 non si sono creati arretrati. In totale, alla fine dell'anno sono rimasti aperti nove fascicoli relativi alle autorità competenti e sedici riguardanti gli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto nell'attuazione delle misure di sicurezza siano ritenute così gravi da avere un impatto significativo 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 compensatorie nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Nel 2014 non è stato avviato alcun procedimento ai sensi dell'articolo 15.

¹ 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).

² GU L 134 del 25.5.2007, pag. 4.

³ Regolamento di esecuzione (UE) n. 687/2014 della Commissione, del 20 giugno 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la chiarificazione, l'armonizzazione e la semplificazione delle misure di sicurezza dell'aviazione, l'equivalenza delle norme di sicurezza e misure di sicurezza delle merci e della posta.

Indipendentemente dall'applicazione o meno dell'articolo 15, un'altra misura possibile, specie nei casi di prolungata mancata correzione o di recidiva, è l'avvio di un procedimento di infrazione da parte della Commissione. Nel 2014, è stato avviato un procedimento di infrazione in seguito all'ispezione di un'amministrazione nazionale. Secondo la Commissione, lo Stato membro interessato non ha garantito il regolare controllo della conformità di determinate misure di sicurezza in diversi aeroporti situati nel proprio territorio. Il caso era ancora pendente all'inizio del 2015. Inoltre, nel 2014, in seguito alle verifiche effettuate, che hanno dimostrato che lo Stato membro ha aumentato significativamente il numero di ispezioni, è stato possibile chiudere un procedimento di infrazione avviato nel 2013 per la mancanza di attività di controllo nazionali sui vettori aerei operanti nello Stato membro interessato.

7. AUTOVALUTAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

Il punto 18.1 dell'allegato II del regolamento (CE) n. 300/2008, modificato dal regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione⁴ obbliga gli Stati membri a presentare alla Commissione, entro la fine di marzo, una relazione annuale concernente i risultati delle attività di monitoraggio della conformità a livello nazionale nel periodo gennaio-dicembre dell'anno precedente. I contributi degli Stati membri per il periodo di riferimento gennaio-dicembre 2013 sono stati tutti presentati entro i termini nel formato richiesto dalla Commissione. Le principali questioni individuate nel corso dell'analisi di dette relazioni erano analoghe a quelle degli anni precedenti e connesse al fatto che alcuni Stati membri sembrano avere difficoltà ad ispezionare tutte le misure di sicurezza, a svolgere i test di verifica in tutti gli ambiti necessari e ad eseguire attività di follow-up appropriate. La Commissione ha pertanto continuato a porre particolare attenzione a tali questioni nelle ispezioni relative alle autorità competenti.

PARTE SECONDA

LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI

1. LEGISLAZIONE

L'aviazione civile continua a essere il bersaglio di gruppi terroristici e per respingere questa minaccia occorre garantire l'attuazione di misure di protezione adeguate e basate sul rischio. La Commissione e gli Stati membri, pertanto, adeguano costantemente le misure di attenuazione per conseguire i livelli di sicurezza più elevati possibili riducendo al minimo, allo stesso tempo, gli effetti negativi sulle operazioni. La nuova legislazione di esecuzione in materia di sicurezza dell'aviazione adottata nel 2014 perfezionerà ulteriormente il quadro giuridico definito dal regolamento (CE) n. 300/2008 e dalle relative norme di esecuzione.

Una delle principali modifiche adottate nel 2014 riguarda l'uso di appositi mezzi per il rilevamento di esplosivi nascosti sui passeggeri⁵. Tale obiettivo sarà conseguito introducendo l'obbligo di utilizzare i dispositivi ETD nella procedura di controllo presso gli aeroporti dell'UE, al fine di migliorare la capacità di rilevamento degli esplosivi. In alternativa e sempre per raggiungere la medesima finalità, gli aeroporti possono utilizzare scanner di sicurezza o cani in grado di rilevare esplosivi. Il termine per l'impiego obbligatorio di dispositivi ETD nella procedura di controllo dei

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 di esecuzione (UE) n. 278/2014 della Commissione, del 19 marzo 2014, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la chiarificazione, l'armonizzazione e la semplificazione dell'uso dei dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi.

passaggeri è stato fissato al 1° settembre 2015. Tali modifiche hanno chiarito altresì l'impiego di dispositivi ETD per diverse applicazioni, quali il controllo di passeggeri, bagagli e merci, al fine di garantirne l'efficacia.

Nel giugno 2014, la Commissione ha anche adottato nuove norme di esecuzione che chiariscono, armonizzano e semplificano alcune misure e norme relative alla sicurezza dell'aviazione⁶. L'esperienza maturata nell'attuazione delle norme dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione ha mostrato che è necessaria maggiore chiarezza giuridica, al fine di armonizzare l'interpretazione delle normative e garantire una migliore attuazione delle norme di base comuni. Le modifiche hanno interessato principalmente le misure riguardanti la sicurezza degli aeromobili, le merci, la posta, le forniture aeroportuali e di bordo e le apparecchiature di sicurezza. Allo stesso tempo, la Commissione ha incluso gli aeroporti delle isole di Guernsey, Jersey e Man nel sistema dello "sportello unico" della sicurezza dell'UE, dopo aver accertato che applicano norme di sicurezza equivalenti alle norme di base comuni dell'UE. Un altro importante elemento delle modifiche apportate è l'allineamento dei requisiti per gli agenti regolamentati/i mittenti conosciuti e per gli operatori economici autorizzati doganali. Tale allineamento consentirà un riconoscimento reciproco, che favorirà l'industria interessata e le autorità governative.

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, cinque 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. Le modifiche riguardanti il trasporto aereo di merci nell'UE si sono basate altresì su due ulteriori cicli di valutazione dei rischi per gli aerei cargo.

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

La banca dati degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti⁷ costituisce l'unico strumento legale primario che può essere utilizzato dagli agenti regolamentati per consultazione quando 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 (ACC3). Nel 2013 la banca dati è stata legalmente ampliata per includere anche l'elenco dei validatori per la sicurezza dell'aviazione dell'UE approvati dagli Stati membri. È inoltre stata ridenominata "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura"⁸, denominazione che meglio rispecchia la maggiore portata del suo utilizzo. Alla fine del 2014, la banca dati conteneva circa 14 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti e organismi ACC3. Il suo tasso di disponibilità di riferimento del 99,5% è stato continuamente rispettato anche nel 2014.

⁶ Regolamento di esecuzione (UE) n. 687/2014 della Commissione, del 20 giugno 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la chiarificazione, l'armonizzazione e la semplificazione delle misure di sicurezza dell'aviazione, l'equivalenza delle norme di sicurezza e misure di sicurezza delle merci e della posta.

⁷ La Commissione ha istituito questa banca dati, il cui uso è obbligatorio per gli operatori della catena di approvvigionamento, con il regolamento (UE) n. 185/2010 e la decisione C(2010) 774.

⁸ 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).

3. ISPEZIONI AEROPORTUALI UE – MANUALI

Il regolamento (CE) n. 300/2008 e il regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione esigono che le ispezioni da parte dei servizi della Commissione sui requisiti di sicurezza dell'aviazione civile siano oggettive e utilizzino una metodologia standardizzata.

A tal fine, la Commissione ha stilato e continua ad aggiornare due manuali completi con consigli dettagliati e pratici per gli ispettori dell'UE nel settore. Un manuale riguarda le ispezioni nel campo della sicurezza degli aerei cargo mentre l'altro riguarda le ispezioni negli aeroporti. A novembre 2014, 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 dell'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 influisca negativamente 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 2014 sono state avviate prove e valutazioni in Francia, Svezia e Paesi Bassi, che hanno riguardato l'uso di rilevatori di metalli sulle scarpe in combinazione con portali elettromagnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD - Walk-through metal detection equipment), l'uso di apparecchiature di controllo (screening) di nuova generazione per i bagagli a mano che non richiedono la rimozione di computer portatili, dispositivi elettrici di grandi dimensioni e liquidi prima del controllo nonché l'uso di software nelle apparecchiature di controllo in grado di far passare automaticamente i bagagli che non contengono articoli pericolosi. Tutte le prove hanno avuto risultati positivi e offerto validi spunti per future modifiche legislative.

2. STUDI E RELAZIONI

Nel maggio 2014 la Commissione ha ricevuto uno studio⁹ che valutava l'impatto della prima fase di attuazione del controllo dei liquidi, iniziata il 31 gennaio 2014. A partire da quella data, i passeggeri hanno potuto trasportare prodotti liquidi acquistati al duty-free, farmaci liquidi e altri liquidi necessari per specifiche esigenze alimentari, a condizione che fossero controllati con un'apposita apparecchiatura. Nello studio sono stati analizzati dati operativi, quali il numero dei passeggeri controllati e il numero di liquidi trasportati per passeggero, per valutare l'eventuale incidenza sulle operazioni. In base alle conclusioni dello studio, non vi sono state conseguenze a livello operativo dovute alla prima fase della sospensione delle restrizioni sui liquidi e la legislazione è stata attuata correttamente.

⁹ Lo studio è stato condotto dal consulente Leigh Fisher.

Alla fine di novembre 2014 la Commissione ha ricevuto i risultati di un altro studio di valutazione di un'eventuale seconda fase della sospensione delle restrizioni sui liquidi. Nello studio, condotto dall'agenzia di consulenza IFC International, si è esaminata mediante una serie di prove aeroportuali la possibilità di permettere ai passeggeri di trasportare acqua in bottiglia e sono stati verificati i risultati dello studio precedente riguardo all'incidenza della prima fase a livello operativo. Anche in questo studio si conclude che la prima fase non ha avuto alcun impatto negativo a livello operativo sugli aeroporti dell'UE, anche durante il picco estivo delle operazioni negli aeroporti dell'UE oggetto dell'analisi. Tuttavia, vi si conclude altresì che, qualora venissero sospese ulteriormente le restrizioni e si consentisse ai passeggeri di trasportare acqua in bottiglia, potranno esservi ripercussioni significative sulla capacità operativa e sui costi per gli aeroporti dell'UE, in particolare per l'elevata quantità prevista di bottiglie da controllare e per il maggior numero di apparecchiature per il controllo dei liquidi necessarie. Le conclusioni di questo studio hanno portato la Commissione, di concerto con Stati membri, soggetti interessati e altri partner internazionali, a rinviare l'introduzione della seconda fase della sospensione delle restrizioni sui liquidi.

3. NUOVE INIZIATIVE

Si sono realizzati notevoli progressi in uno dei progetti di maggiore importanza e complessità, ossia il piano di sviluppo tecnologico nell'ambito della sicurezza dell'aviazione. Il piano prevede diverse attività, che concernono tutti gli aspetti relativi a tecnologie e metodi di sicurezza, e costituisce un riferimento per tutti i soggetti interessati europei coinvolti nella ricerca sulla sicurezza nel settore dell'aviazione.

Per quanto concerne le merci, la Commissione continua a lavorare in stretta collaborazione con gli Stati membri, al fine di negoziare l'attuazione di un regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico (ACI). In tale contesto, è proseguita la cooperazione con le autorità doganali riguardo alle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI), nel cui ambito è stato avviato un esercizio internazionale con un gruppo di lavoro congiunto ICAO/WCO (Organizzazione mondiale delle dogane) sulle informazioni anticipate sul carico (ACI), in cui la Commissione svolge un ruolo attivo. Condotto assieme a Stati e soggetti interessati, tale esercizio mira a definire principi comuni concordati, norme possibili e pratiche raccomandate da adottare e attuare qualora uno Stato o una regione decida di applicare tale nozione in uno o in tutti i modelli di attività commerciale nel settore delle merci e della posta aeree.

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 posizione dell'UE e spesso tiene presentazioni o sottopone documenti. Ove opportuno, si tengono inoltre dialoghi con singoli paesi terzi e organizzazioni regionali 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 ha partecipato alla riunione annuale del gruppo sulla sicurezza dell'aviazione dell'ICAO, tenutasi a Montreal dal 17 al 21 marzo 2014. Per quanto concerne le comunicazioni sugli sviluppi nell'ambito della sicurezza dell'aviazione, la Commissione ha presentato tre documenti che illustrano le opinioni dell'UE (due documenti riguardano la questione delle misure di sicurezza connesse ai liquidi e uno la questione delle misure di sicurezza per gli aerei cargo). Tali documenti sono stati ben accolti e ampiamente sostenuti.

La Commissione si è anche impegnata a fornire informazioni relative alla convalida della sicurezza dell'aviazione nell'UE nel settore del trasporto delle merci e della posta dell'UE. Ciò è stato possibile grazie alla partecipazione attiva in diversi consessi internazionali, anche sotto l'egida dell'ICAO e di altre organizzazioni internazionali e regionali. In particolare, nel marzo 2014 a Dakar, in Senegal, è stato organizzato un seminario congiunto tra l'UE e l'AFCAC (*African Civil Aviation Commission* - commissione africana dell'aviazione civile) sulla sicurezza del carico aereo e della posta, evento che ha offerto alla Commissione l'opportunità di spiegare e precisare alle amministrazioni e agli operatori degli Stati africani tutti gli aspetti connessi alle norme dell'UE relative ai vettori aerei per merci e posta (ACC3). Oltre a ciò, l'incontro ha rafforzato il dialogo e la cooperazione tra le due regioni e potenziato un'importante iniziativa della Commissione relativa al rafforzamento delle capacità e all'assistenza nel settore dell'aviazione civile in Africa e in Medio Oriente, da attuare nel periodo 2015-2018.

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 sono successivamente servite da base per le discussioni nel corso delle riunioni del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile e dei relativi gruppi di lavoro associati. Nell'ambito di un accordo di cooperazione sottoscritto nel 2012, sono state rafforzate le attività nel settore della sicurezza dell'aviazione tra la CEAC e la Commissione.

Come previsto dal protocollo d'intesa firmato nel 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, l'ESA e la Commissione hanno proseguito lo scambio delle rispettive relazioni sulle ispezioni.

Infine, è stata istituita un'interfaccia tra la piattaforma informatica di Eurocontrol e la "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura". Questa interfaccia permette 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.

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 unico¹⁰ e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi sul trasporto aereo di merci e posta dell'UE e degli USA.

¹⁰ 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 L 286 del 4.11.2010, pag. 1).

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 dalle misure di sicurezza supplementari introdotte da Stati Uniti e Canada, che concernono la minaccia per l'aviazione civile rappresentata dagli ordigni esplosivi improvvisati, mascherati come dispositivi elettronici, e che i vettori aerei hanno dovuto attuare in tempi rapidi e senza previa consultazione, con conseguenti notevoli difficoltà a livello operativo.

CONCLUSIONE

Nell'UE continua a essere garantito un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile, al fine di tutelare il settore da atti di interferenza illecita.

Le ispezioni della Commissione hanno mostrato un livello stabile di conformità alle principali disposizioni dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione. Le carenze riscontrate erano dovute, in generale, a fattori umani. 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, l'adozione e l'attuazione di atti normativi di esecuzione, tra cui quelli volti a migliorare ulteriormente la chiarezza e la coerenza dei requisiti dell'UE, a potenziare le misure sul rilevamento degli esplosivi e a semplificare il trasporto di determinate categorie di liquidi, hanno apportato benefici, assicurando che le misure di sicurezza dell'UE continuino a garantire i più elevati livelli di sicurezza di fronte alla minacce in evoluzione per l'aviazione civile e al contempo garantendo la soddisfazione dei passeggeri e riducendo al minimo gli effetti negativi sulle operazioni di aeroporti e compagnie aeree.