



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 1° agosto 2013  
(OR. en)**

**12917/13**

**AVIATION 129  
JAI 692  
ENFOPOL 262**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	9 luglio 2013
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2013) 523 final
Oggetto:	Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio Relazione annuale 2012 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(2013) 523 final.

---

All.: COM(2013) 523 final



Bruxelles, 9.7.2013  
COM(2013) 523 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2012 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**

La presente relazione interessa il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2012

### **INTRODUZIONE**

Il 2012 ha segnato l'anno in cui è giunto a scadenza il primo periodo transitorio per le nuove misure per la sicurezza dell'aviazione civile introdotte dal regolamento (CE) n. 300/2008 e relative disposizioni di esecuzione. Tale regolamento riguardava il requisito di istituire una catena di fornitura sicura per le provviste di bordo e le forniture per l'aeroporto o per controllare il 100% di tali forniture all'entrata in aree sterili negli aeroporti. Nelle sue ispezioni nel corso dell'anno 2012, la Commissione ha posto quindi una grande enfasi sulla verifica della conformità con questi nuovi requisiti.

Inoltre, le disposizioni supplementari al regolamento (CE) 300/2008 sono state modificate in maniera significativa. Da un lato, le modifiche miravano a perfezionare o a chiarire ulteriormente le procedure esistenti per alcune misure per la sicurezza dell'aviazione. Dall'altro lato, sono state introdotte nuove misure complesse per le merci o la posta trasportate per via aerea nell'Unione europea ("ACC3"). Infine, è stato notevolmente rafforzato il regime sulla convalida della sicurezza dell'aviazione nell'UE. Sono stati integrati successivamente due cambiamenti per garantire una catena di fornitura sicura e un sistema di convalida affidabile negli aeroporti dei paesi terzi in cui le merci e la posta trasportati per via aerea diretti all'Unione vengono caricati a bordo di un aeromobile, cambiamenti che entreranno in vigore entro la metà del 2014. Tali cambiamenti sono stati introdotti a seguito dell'incidente delle bombe su un aereo cargo proveniente dallo Yemen avvenuto nell'ottobre del 2010.

Per quanto riguarda gli esplosivi liquidi, una rivalutazione dell'attuale minaccia all'aviazione civile ha confermato che il rischio correlato deve essere tuttora considerato elevato e deve essere affrontato tramite misure per la sicurezza dell'aviazione. Tuttavia, è risultato chiaro, nel corso dell'anno che non sarebbe stato possibile eliminare le attuali restrizioni sul trasporto di liquidi, aerosol e gel (LAG) nel bagaglio a mano entro la scadenza del 29 aprile 2013 a causa di difficoltà operative riguardo alle apparecchiature per il controllo (screening) che produrranno probabilmente notevoli disagi ai passeggeri aerei. È stato preparato un progetto di legislazione per rivedere l'approccio attraverso un'introduzione graduale dei controlli, a partire dai LAG venduti nei duty-free, entro il 31 gennaio 2014.

Infine, sono stati conclusi accordi per il riconoscimento reciproco dei regimi rispettivi di sicurezza per il carico aereo e la posta in vigore nell'UE e negli Stati Uniti (U.S.). Si tratta di un risultato importante per le esportazioni dell'UE ed elimina la duplicazione nell'applicazione di misure di sicurezza, pertanto si traduce a sua volta in un risparmio di costi e di tempo per gli operatori di aerei cargo e posta.

## **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 appropriate") 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 monitoraggio è sostenuto attualmente da un pool di ispettori nazionali designati dagli Stati membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera, certificati dalla Commissione ai sensi del nuovo quadro giuridico. 57 di questi ispettori nazionali hanno partecipato alle ispezioni del 2012. In allegato viene aggiunto 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 2012 la Commissione ha sottoposto a monitoraggio undici (11) autorità competenti, che erano state tutte sottoposte a una precedente ispezione della Commissione. Per diversi Stati membri, queste ispezioni hanno rivelato notevoli miglioramenti rispetto al passato. Le carenze più comunemente riscontrate nel 2012 erano simili a quelle individuate nelle ispezioni del 2011 ed erano relative ad un allineamento ancora incompleto dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione e dei programmi nazionali di controllo della qualità al nuovo quadro giuridico di cui al regolamento (CE) n. 300/2008.

Per quanto concerne l'attuazione delle misure per la sicurezza dell'aviazione, diversi Stati membri presentavano una persistente mancanza della capacità di individuare e correggere tempestivamente le carenze. Alcuni Stati membri avevano omesso di controllare tutti gli aspetti della legislazione e alcuni aeroporti non hanno subito ispezioni da parte delle autorità nazionali per lunghi periodi. In alcuni casi le attività di monitoraggio erano inadeguate o non venivano svolte e non era insolito riscontrare notevoli ritardi prima che le carenze fossero corrette. Erano disponibili sanzioni per tutti gli Stati membri, tuttavia esse non erano sempre sufficientemente rigide o utilizzate in modo da fornire un effetto deterrente efficace.

La crisi finanziaria e la conseguente pressione sui bilanci pubblici hanno avuto, in alcuni Stati membri, un impatto anche sulle risorse disponibili per le attività di controllo della conformità a livello nazionale.

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

Nel 2012 sono state condotte ventitré ispezioni iniziali presso gli aeroporti, con un aumento di 4 ispezioni rispetto al 2011, principalmente perché erano stati inclusi diversi aeroporti più piccoli che richiedevano 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 2012 è salita all'83%.

Le carenze che sono state riscontrate in materia di misure tradizionali<sup>1</sup> erano dovute, in generale, a fattori umani. Queste erano correlate principalmente alla qualità dello screening del personale, nonché ad alcuni requisiti di sicurezza delle merci. In particolare, la scarsa qualità delle perquisizioni manuali del personale ha continuato a costituire un problema. Nel settore merci, la maggior parte dei casi di non conformità erano relativi alla scelta dei metodi più adeguati per lo screening. Tali questioni relative ai fattori umani dovrebbero essere affrontate attraverso una migliore formazione e vigilanza.

Inoltre, alcuni provvedimenti supplementari introdotti nel nuovo quadro normativo del regolamento (CE) n. 300/2008 non erano stati ancora pienamente attuati negli aeroporti ispezionati nel 2012. Alcune non conformità sono state riscontrate in relazione ai metodi e alle norme dei controlli di sicurezza delle provviste di bordo e soprattutto delle forniture per l'aeroporto (laddove esisteva una catena di fornitura in cui la sicurezza non era ancora pienamente operativa), alle mancate valutazioni dei rischi per stabilire le frequenze di pattuglie negli aeroporti, alla ricertificazione degli operatori di apparecchiature a raggi x o di sistemi di rilevazione di esplosivi e alle merci e alla posta a rischio elevato. Le autorità appropriate degli Stati membri dovrebbero perseguire attivamente l'attuazione di queste recenti disposizioni.

#### **4. ISPEZIONI DI MONITORAGGIO**

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 monitoraggio. Nei casi in cui siano state individuate numerose e gravi carenze durante l'ispezione iniziale, ma anche, benché in misura minore, su base casuale, per verificare l'esattezza delle attività di controllo nazionale della conformità e delle relazioni, viene programmata un'ulteriore visita. Nel 2012 sono state svolte tre di tali attività e per lo più hanno confermato l'adeguata correzione delle carenze riscontrate.

#### **5. 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 2012 sono stati chiusi ventiquattro fascicoli, quattordici relativi agli aeroporti e dieci relativi alle autorità appropriate. Alla fine dell'anno risultavano aperti complessivamente quattordici fascicoli sulle autorità appropriate e ventisette 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 appropriate sono avvertite della situazione ed è opportuno prendere in considerazione misure supplementari nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Nel maggio 2012 è stato aperto un caso relativo all'articolo 15,

---

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

<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.

che è stato chiuso un mese dopo, allorché le carenze erano state corrette in maniera soddisfacente.

L'altra misura di esecuzione possibile nei casi più gravi o nei casi di prolungata omissione di correzione o di recidiva, consiste nell'apertura di un procedimento d'infrazione. Nel 2012, un procedimento di infrazione è stato avviato in seguito ad ispezioni delle amministrazioni nazionali. Lo Stato membro in questione non è stato in grado di mantenere il programma nazionale di sicurezza aerea. Nel corso dello stesso anno è stato possibile chiudere tre procedimenti d'infrazione a seguito di una correzione delle carenze individuate. Al termine del 2012, non era in corso alcun procedimento d'infrazione.

## **6. AUTOVALUTAZIONI DEGLI STATI MEMBRI**

Il punto 18.1 dell'allegato II al regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione<sup>3</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 2011 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 potrebbero ulteriormente rafforzare le loro attività di follow-up e il programma di attuazione. Inoltre, è stata individuata una mancanza di controllo di qualità a livello nazionale degli agenti/fornitori regolamentati e dei mittenti/fornitori conosciuti, tranne che, qualora opportuno, per scopi di convalida.

## **PARTE SECONDA**

### **LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI**

#### **1. ASPETTI GENERALI**

L'incidente del terrorista imbottito di esplosivo a Natale del 2009, l'incidente delle merci verificatosi in Yemen alla fine dell'ottobre 2010, diverse minacce con puntatori laser all'inizio del 2012 e i potenziali attacchi informatici nonché la permanente elevata vulnerabilità per gli esplosivi liquidi sono serviti tutti a ricordare che l'aviazione civile continua a essere un bersaglio, in maniera nuova e innovativa, e tale minaccia dovrebbe essere affrontata con misure di protezione adeguate e basate sui rischi.

I nuovi testi legislativi in materia di sicurezza dell'aviazione adottati nel 2012 erano destinati innanzitutto 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 della sicurezza dell'aviazione nell'UE.

---

<sup>3</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.

## 2. ADOZIONE DELLA LEGISLAZIONE COMPLEMENTARE

I nuovi testi legislativi adottati nel 2012 sono i seguenti:

- regolamento (UE) n. 173/2012<sup>4</sup> per quanto riguarda la chiarificazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza nel settore dell'aviazione;
- regolamento (UE) n. 711/2012<sup>5</sup> per quanto riguarda i metodi utilizzati per il controllo delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati;
- regolamento (UE) n. 1082/2012<sup>6</sup> per quanto riguarda la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE;
- decisione C(2012)1228<sup>7</sup> per quanto riguarda la chiarificazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza nel settore dell'aviazione;
- decisione C(2012)5672<sup>8</sup> che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile per quanto riguarda le merci e la posta trasportati per via aerea;
- decisione C(2012)5880<sup>9</sup> per quanto riguarda i metodi utilizzati per il controllo delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati.

I testi suddetti sono stati completati durante sei riunioni regolari del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione, 6 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.

## 3. BANCA DATI AGENTI REGOLAMENTATI E MITTENTI CONOSCIUTI

La "banca dati europea degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti" RAKCdb<sup>10</sup> 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 dalla sicurezza dell'aviazione dell'UE) a partire dal 1° giugno 2010 e a partire dal 1° febbraio 2012 contiene l'elenco dei vettori aerei autorizzati a trasportare merci e posta dirette nell'UE da aeroporti di paesi terzi. Viene utilizzato nell'ambito di un contratto quadro della Commissione. Alla fine del 2012, la banca dati RAKC conteneva circa 16 000 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 2012.

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 173/2012 del 29 febbraio 2012, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 59 del 1.3.2012, pag. 1.

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 711/2012 del 3 agosto 2012, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 209 del 4.8.2012, pag. 1.

<sup>6</sup> Regolamento (UE) n. 1082/2012 del 9 novembre 2012, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 324 del 22.11.2012, pag. 25.

<sup>7</sup> Decisione C(2012)1228, testo definitivo, notificata a tutti gli Stati membri il 29.2.2012 ; non pubblicata nella GU.

<sup>8</sup> Decisione C(2012)5672, testo definitivo, notificata a tutti gli Stati membri il 10.8.2012 ; non pubblicata nella GU.

<sup>9</sup> Decisione C(2012)5880, testo definitivo, notificata a tutti gli Stati membri il 23.8.2012; non pubblicata nella GU.

<sup>10</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 (2010) 774.

#### **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 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. Nell'aprile 2012, 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.

### **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 2012 sono state avviate prove e valutazioni in Lussemburgo, Spagna, 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, scanner di sicurezza a retrodiffusione, diversi algoritmi per gli scanner di sicurezza, controllo automatico del bagaglio a mano e utilizzo combinato di metal detector portatili e del rilevamento di tracce di esplosivi per il controllo dei passeggeri in casi specifici.

##### **2. STUDIE E RELAZIONI**

Entro la metà del 2012 la società di consulenza Booz&Co ha presentato la relazione finale sulla tecnologia di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (Threat Image Projection – TIP) ampiamente utilizzata negli aeroporti dell'UE per il controllo del bagaglio a mano, degli articoli trasportati e del bagaglio da stiva. Tale relazione ha confermato, per lo più, che se correttamente utilizzata, la TIP ha le potenzialità di produrre effetti positivi sulle prestazioni dell'apparecchio di controllo. Tuttavia, ha concluso anche che nell'ambito dell'attuale quadro di sviluppo giuridico, non è possibile stabilire differenze nelle prestazioni del rilevamento di articoli tra gli aeroporti dotati di TIP e quelli che non ne dispongono. Pertanto, il consulente ha fatto una serie di raccomandazioni per migliorare l'attuale quadro di sviluppo.

Inoltre, lo stesso appaltatore ha lavorato a uno studio in cui valutava l'effetto del controllo di liquidi, aerosol e gel (LAG) presso gli aeroporti, nell'ottica della (precedente) scadenza del 29 aprile del 2013 per sollevare le restrizioni per i LAG trasportati a bordo dai passeggeri. Lo studio è stato completato da una nuova valutazione della Commissione della minaccia e del rischio di liquidi esplosivi, che ha portato alla conclusione che il rischio posto da tali



sostanze rimane elevato e deve essere affrontato adeguatamente tramite il controllo. Infine, i dati ottenuti nelle indagini e nelle consultazioni con le imprese e in gruppi di lavoro con gli Stati membri ha dimostrato che nel caso in cui la suddetta scadenza venisse mantenuta, la domanda supererebbe la fornitura di sistemi di rilevazione di esplosivi liquidi (LEDS) nell'ambito della completa attuazione del controllo dei LAG all'interno dello scenario fortemente probabile delle difficoltà operative presso gli aeroporti europei e dei gravi problemi causati ai passeggeri coinvolti<sup>11</sup>.

La Commissione ha discusso intensamente con gli Stati membri tre importanti opzioni incluse nella relazione indipendente dello SCENIHIR (Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks) sugli effetti per la salute degli scanner radiogeni<sup>12</sup>: a) nessuna modifica all'attuale legislazione, b) aggiunta di scanner di sicurezza a retrodiffusione all'elenco dei metodi di controllo consentiti per i passeggeri e c) modifica dell'attuale legislazione in modo che gli scanner di sicurezza a raggi x già installati che emettono radiazioni al di sotto di una certa soglia possano essere utilizzati fino alla fine della loro durata quale investimento economico. La relazione ha rappresentato il proseguimento di un impegno da parte della Commissione a una proposta legislativa nell'ambito della sicurezza dell'aviazione ed è stata approvata il 26 aprile 2012.

### 3. NUOVE INIZIATIVE

Uno dei principali fascicoli normativi in corso di analisi nel campo della sicurezza dell'aviazione è la modifica dell'attuale legislazione sulle restrizioni sul trasporto di liquidi, gel e aerosol. La sospensione di queste limitazioni è stata pianificata per molti anni ed è stata soggetta a diverse revisioni precedenti della legislazione. Nel 2012 la Commissione insieme agli Stati membri, agli aeroporti e ai produttori di apparecchiature di rilevamento impegnati nelle prove hanno commissionato uno studio. Ciò ha condotto alla conclusione che un controllo completo dei liquidi entro l'aprile 2013 non è 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 relative proposte per il loro inoltro al Consiglio e al Parlamento europeo.

Nel novembre 2012 il Comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile UE ha espresso il proprio parere positivo sulle proposte della Commissione per l'attuazione della prima fase del controllo di liquidi entro il 31 gennaio 2014 al più tardi e la legislazione è stata infine adottata dalla Commissione nel mese di marzo 2013.

Secondo quanto disposto nel piano d'azione per la sicurezza degli aerei cargo 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 una solida convalida della sicurezza dell'aviazione nell'UE applicabile anche al di fuori della giurisdizione 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 registrarsi in qualità di "ACC3"<sup>13</sup>. Per armonizzare e agevolare il meccanismo di registrazione e di consultazione correlato negli Stati membri nonché per la Commissione, sono state

---

<sup>11</sup> La scadenza per un'installazione completa degli apparecchi per il controllo dei LAG è stata posticipata al 31.1.2014; regolamento (UE) n. 246/2013 della Commissione del 19 marzo 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 77 del 20 marzo 2013, pag. 8.

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/emerging/docs/scenihir\\_o\\_036.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihir_o_036.pdf)

<sup>13</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.

aggiunte nuove funzionalità in merito all'ACC3 nella "banca dati europea degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti (RAKCdb)" nell'ultimo trimestre del 2012.

È stata perseguita una stretta collaborazione con le autorità doganali per quanto riguarda una possibile 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."

Agli inizi del 2012, come parte integrante del programma di lavoro della Commissione sulla protezione delle infrastrutture critiche e nel quadro della EU Reference Network for Critical Infrastructure (ERNICIP, rete di riferimento dell'UE per le infrastrutture critiche) è stato istituito un nuovo sottogruppo tematico sulla tecnologia della sicurezza dell'aviazione.

È stato istituito un gruppo di lavoro composto dagli Stati membri interessati e dal settore industriale nel quadro del "programma per il futuro". Il gruppo ha elaborato un piano di azione per analizzare le possibilità di aumentare l'efficienza della sicurezza dell'aviazione. Nel 2012 sono stati avviati i lavori su due azioni concrete: a) è stata condotta una valutazione del rischio sui rischi correlati al trasporto di passeggeri inoltre b) è stato commissionato uno studio per analizzare i diversi concetti correlati alla differenziazione dei passeggeri. In futuro si potrebbe prevedere che il Comitato per la sicurezza dell'aviazione (AVSEC) diriga esso stesso la futura adozione di un piano d'azione includendo un punto permanente nel suo ordine del giorno.

## **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, vengono inoltre avviati dialoghi individuali con paesi terzi su questioni di interesse locale o condiviso, quali le esenzioni dai normali requisiti che disciplinano il trasporto di liquidi acquistati nelle aree duty free. Tali contatti consentono all'UE sia di seguire e diffondere buone prassi sia di influenzare il processo decisionale globale. Devono essere assicurati il collegamento e la coerenza tra la sicurezza interna ed esterna. Conformemente al nuovo quadro giuridico istituito dal trattato di Lisbona, la SEAE sarà interamente consultata nell'ambito degli impegni con gli organismi internazionali e i paesi terzi al fine di assicurare la coerenza e complementarità con i dialoghi politici specifici avviati dalla SEAE.

#### **2. ORGANISMI INTERNAZIONALI**

La Commissione ha partecipato al gruppo annuale dell'ICAO sulla sicurezza dell'aviazione e ha presentato nella sua sessione 2012 (26 - 30 marzo 2012) quattro documenti di lavoro (uno

sui liquidi, due sulle merci e uno sulla trasparenza delle misure di sicurezza). Tali documenti hanno ricevuto una buona accoglienza.

La Commissione inoltre partecipa regolarmente alle riunioni della task force tecnica e della task force per la formazione della CEAC. Le conclusioni raggiunte da ciascuno di questi gruppi hanno successivamente formato la base delle discussioni nel corso delle riunioni del comitato di regolamentazione e dei relativi gruppi associati. Per evitare un'eventuale sovrapposizione o ripetizione dei lavori, è stato firmato un protocollo d'intesa tra la Commissione e la CEAC nella seconda metà del 2012.

Inoltre, sono stati presi in considerazione provvedimenti armonizzati nell'ambito del follow-up di un seminario EUROCONTROL sulla minaccia laser. Lo scopo principale era riunire i gruppi di parti interessate con un interesse acquisito per tale questione in modo che potessero considerare l'adozione di un approccio collettivo alla riduzione della minaccia crescente di interferenza laser non autorizzata in aviazione.

### **3. PAESI TERZI**

La Commissione ha attivamente proseguito il dialogo sulla sicurezza dell'aviazione con gli Stati Uniti in alcuni fora, in particolare con il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA nel quadro del raggiunto controllo di sicurezza unico<sup>14</sup>.

Inoltre, la successiva pietra miliare nell'ambito della cooperazione transatlantica sulla sicurezza dell'aviazione è stata raggiunta nella metà del 2012 con il riconoscimento reciproco dei rispettivi regimi sul trasporto aereo di merci e posta dell'Unione europea e degli Stati Uniti.

La Commissione è intervenuta inoltre in diverse occasioni quando gli Stati membri hanno sollevato questioni particolari relative a ulteriori misure di sicurezza provenienti da paesi terzi, 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 di emergenza dirette alle compagnie aeree con base nell'UE, senza previa consultazione, causando in alcuni casi importanti difficoltà per le parti interessate dell'UE.

La Commissione ha partecipato a un'ispezione effettuata in un aeroporto situato negli Stati Uniti d'America per controllare la conformità di alcune misure di sicurezza nel quadro del summenzionato accordo unico.

La Commissione ha avviato inoltre trattative con il Canada e Israele volte a stabilire un accordo di sicurezza unico con questi paesi.

## **CONCLUSIONE**

Nell'UE continua a essere garantito un elevato livello di sicurezza. Le ispezioni della Commissione hanno mostrato un lieve aumento del livello di conformità alle principali disposizioni regolamentari. Nelle misure tradizionali, le carenze individuate nei settori dello screening del personale e delle merci erano in generale relative a fattori umani. Inoltre le non-conformità nelle misure supplementari attuate in base al nuovo quadro giuridico del

---

<sup>14</sup> In vigore con decorrenza 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

regolamento (CE) n. 300/2008 erano correlate ai controlli di sicurezza delle forniture per l'aeroporto (laddove non era stata sviluppata una catena di fornitura sicura), al pattugliamento negli aeroporti, alla ricertificazione degli addetti ai controlli che gestiscono determinate attrezzature di sicurezza nonché merci e posta ad alto rischio. 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 2012 per garantire che il nuovo regolamento di base (CE) n. 300/2008 sia applicato in modo armonizzato e al fine di far fronte alle nuove minacce o di attenuare in modo più efficace le minacce esistenti.

## Allegato

### Ispezioni della Commissione al 31.12.2012

<b>Stato</b>	<b>Numero di ispezioni 1/2012 -12/2012 (inclusi i follow-up)</b>	<b>Numero totale di ispezioni 2004-2012 (inclusi i follow-up)</b>
Austria	0	9
Belgio	1	11
Bulgaria	1	7
Cipro	1	7
Repubblica ceca	1	8
Danimarca	1	10
Estonia	1	6
Finlandia	2	10
Francia	2	17
Germania	2	19
Grecia	1	14
Ungheria	1	8
Irlanda	1	9
Italia	2	17
Lettonia	2	7
Lituania	1	5
Lussemburgo	1	7
Malta	0	3
Paesi Bassi	3	10
Polonia	1	10
Portogallo	2	10
Romania	3	6
Slovacchia	1	5
Slovenia	1	5
Spagna	1	15
Svezia	1	12
Regno Unito	3	20
Membri non appartenenti all'UE		
Svizzera	0	5
<b>TOTALE</b>	<b>37</b>	<b>272</b>

## Ispezioni dell'Autorità di sorveglianza dell'EFTA al 31.12.2012

<b>Stato</b>	<b>Numero di ispezioni 1/2012-12/2012 (inclusi i follow-up)</b>	<b>Numero di ispezioni totali 2004-2012 (inclusi i follow-up)</b>
Islanda	0	9
Norvegia	5	40
<b>TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>49</b>