



Bruxelles, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea
nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in riferimento alla revisione
dell'annesso 17 (Sicurezza) (emendamento 17) della convenzione relativa all'aviazione
civile internazionale**

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in riferimento alla prevista adozione dell'emendamento 17 dell'annesso 17 ("Sicurezza") della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, che propone modifiche degli standard e delle pratiche raccomandate.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione relativa all'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago")

Obiettivo della convenzione di Chicago è disciplinare il trasporto aereo internazionale. La convenzione di Chicago è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Tutti gli Stati membri dell'UE sono parti della convenzione di Chicago.

2.2. L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO")

L'ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. I suoi obiettivi consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Il Consiglio dell'ICAO è un organo permanente dell'ICAO costituito da 36 Stati contraenti eletti dall'Assemblea dell'ICAO per un periodo di tre anni. Per il periodo 2016-2019 sono rappresentati in seno al Consiglio dell'ICAO sette Stati membri dell'UE.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, elencate all'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard internazionali e pratiche raccomandate ("SARP"), designati come "annessi" della convenzione di Chicago.

Il Consiglio dell'ICAO convoca inoltre l'Assemblea, che è l'organo sovrano dell'ICAO. L'Assemblea dell'ICAO, che si riunisce almeno una volta ogni tre anni, stabilisce l'indirizzo politico dell'Organizzazione per il triennio successivo. La 40^a sessione dell'Assemblea dell'ICAO si è svolta dal 24 settembre al 4 ottobre 2019 a Montreal (Canada).

2.3. L'atto previsto dell'ICAO

Conformemente all'articolo 54, lettera 1), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta standard e pratiche raccomandate. Le SARP che modificano l'annesso 17 (Sicurezza) contengono vari articoli da modificare, migliorare o elevare da pratiche raccomandate a standard.

Il 4 luglio 2019 l'ICAO ha inviato la lettera agli Stati AS8/2.1-19/48 per informare i suoi Stati contraenti che la proposta di emendamento 17 dell'annesso 17 sarà presentata al Consiglio ai fini della sua adozione nel corso della 218^a sessione (che si terrà dal 18 al 29 novembre 2019) e dovrebbe entrare in vigore nel luglio 2020. La proposta comprende tra l'altro disposizioni nuove e/o rivedute riguardo agli aspetti seguenti: valutazioni delle vulnerabilità; condivisione delle informazioni tra Stati e portatori di interessi; programmi di formazione e sistemi di certificazione; controlli di accesso; screening del personale; altre modifiche di carattere redazionale. Con la suddetta lettera agli Stati, l'ICAO ha avviato la fase di consultazione che si concluderà il 4 ottobre 2019.

Le modifiche dell'annesso 17 sono state preparate dal Gruppo sulla sicurezza dell'aviazione dell'ICAO, del quale sono membri attivi gli esperti di otto Stati membri dell'UE (Belgio, Francia, Germania, Grecia, Italia, Paesi Bassi, Spagna e Regno Unito), e sono state presentate per approvazione alla 217^a sessione del Consiglio dell'ICAO. A seguito della consultazione tali modifiche saranno molto probabilmente approvate dal Consiglio dell'ICAO nella sua 218^a sessione.

Una volta adottate, le modifiche previste saranno vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, e dunque anche per tutti gli Stati membri dell'UE, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti. L'articolo 38 della convenzione di Chicago fa obbligo agli Stati contraenti di avvertire l'ICAO qualora intendano discostarsi da uno standard, nell'ambito del meccanismo di notifica delle differenze.

2.4. Il quadro giuridico UE e le modifiche proposte dell'annesso 17

1) Modifica della definizione di "controllo dei precedenti personali".

Testo originario:

Controllo dei precedenti personali. Un controllo dell'identità e della storia personale di un individuo, compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, gli eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza e/o per poter accedere senza scorta a un'area sterile.

Nuova formulazione:

Controllo dei precedenti personali. Un controllo dell'identità e della storia personale di un individuo, compresi i precedenti penali e qualsiasi altra informazione connessa alla sicurezza pertinente per valutare l'idoneità della persona interessata, conformemente alla legislazione nazionale.

La suddetta proposta risponde all'esigenza di includere nel controllo dei precedenti personali tutte le pertinenti informazioni connesse alla sicurezza. Il regime unionale di controllo dei precedenti personali è stato potenziato attraverso il punto 11.1.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2019/103 della Commissione, del 23 gennaio 2019, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione, nonché il rafforzamento, di determinate misure specifiche di sicurezza aerea¹.

2) Merci e posta ad alto rischio.

Testo originario:

Merchi e posta ad alto rischio. Le merci e la posta presentati da un soggetto sconosciuto o che presentano segni di manomissione sono da considerarsi ad alto rischio se soddisfano inoltre uno dei seguenti criteri:

- a) informazioni specifiche indicano che le merci o la posta costituiscono una minaccia per l'aviazione civile; oppure
- b) le merci o la posta presentano anomalie che danno adito a sospetti; oppure
- c) la natura delle merci o della posta è tale che le misure di sicurezza di base non sono sufficienti per individuare gli articoli proibiti che potrebbero costituire un pericolo per l'aeromobile.

Nuova formulazione:

¹ GUL 21 del 24.1.2019.

Merchi e posta ad alto rischio. Le merci o la posta sono da considerarsi ad alto rischio se:

- a) informazioni specifiche indicano che le merci o la posta costituiscono una minaccia per l'aviazione civile; oppure
- b) le merci o la posta presentano anomalie o segni di manomissione che danno adito a sospetti.

Indipendentemente dal fatto che le merci o la posta provengano da un soggetto conosciuto o sconosciuto, le informazioni specifiche di cui uno Stato dispone su una determinata spedizione possono rendere quest'ultima ad alto rischio.

La suddetta proposta mira a fornire una definizione più chiara del concetto di "merci e posta ad alto rischio" ed è coerente con la definizione unionale di tale concetto.

3) Principi generali.

Testo originario:

2.1 Obiettivi

2.1.4 Raccomandazione. – Ciascuno Stato contraente dovrebbe garantire un'adeguata protezione delle informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea.

Nuova formulazione:

2.1 Obiettivi

2.1.4 Ciascuno Stato contraente garantisce un'adeguata protezione delle informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea.

La suddetta proposta mira a garantire che siano istituiti meccanismi adeguati per proteggere le informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea dall'accesso o dalla divulgazione non autorizzati, anche per quanto riguarda la minaccia costituita da addetti che ottenessero informazioni di sicurezza alle quali non hanno il diritto di accedere.

Della protezione (e della diffusione) delle informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea sono responsabili gli Stati membri. Le disposizioni legislative non pubbliche e classificate contenute nella legislazione dell'UE sono in ogni caso disciplinate dall'articolo 18 del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002² e dalla decisione (UE, Euratom) 2015/444 della Commissione del 15 marzo 2015.

4) Cooperazione internazionale (2.4.1, 2.4.1 bis).

Testo originario:

2.4 Cooperazione internazionale

2.4.1 Ciascuno Stato contraente garantisce che siano soddisfatte, nei limiti del possibile, le richieste, presentate da altri Stati contraenti, finalizzate a consentire agli operatori di tali altri Stati di adottare misure di sicurezza supplementari in relazione a uno o più voli specifici. Lo Stato richiedente prende in considerazione le misure alternative dell'altro Stato che siano equivalenti a quelle richieste.

Nuova formulazione:

2.4 Cooperazione internazionale

² GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

2.4.1 Ciascuno Stato contraente che chiede misure di sicurezza supplementari per uno o più voli specifici garantisce un'adeguata consultazione dell'altro Stato e prende in considerazione le misure alternative dell'altro Stato che siano equivalenti a quelle richieste.

2.4.1 *bis* Ciascuno Stato contraente garantisce che siano soddisfatte, nei limiti del possibile, le richieste, presentate da altri Stati contraenti, finalizzate a consentire agli operatori di tali altri Stati di adottare misure di sicurezza supplementari in relazione a uno o più voli specifici.

Le proposte mirano a sottolineare l'importanza di un'adeguata consultazione quando uno Stato chiede misure di sicurezza supplementari a un altro Stato. L'attuale standard è stato suddiviso in due diversi standard al fine di evidenziare le prescrizioni distinte imposte agli Stati che chiedono misure supplementari e agli Stati ospitanti che ricevono tali richieste.

L'articolo 7 del regolamento (CE) n. 300/2008 contiene disposizioni riguardanti la notifica alla Commissione delle misure prescritte da un paese terzo qualora queste differiscano dalle norme fondamentali comuni. Il meccanismo di consultazione e l'applicazione di misure alternative possono essere disciplinati nell'ambito di accordi bilaterali in materia di trasporto aereo tra l'UE (o un suo Stato membro) e un paese terzo.

- 5) Standard 3.1.4 sulla condivisione delle informazioni tra Stati e portatori di interessi.

Testo originario:

3.1.4 Ciascuno Stato contraente stabilisce e attua procedure per condividere come opportuno con i propri operatori aeroportuali, operatori di aeromobili, fornitori di servizi di traffico aereo o con altri soggetti interessati, in maniera pratica e tempestiva, le informazioni pertinenti per assisterli nell'esecuzione di efficaci valutazioni dei rischi per la sicurezza in relazione alle loro operazioni.

Nuova formulazione:

3.1.4 Ciascuno Stato contraente stabilisce e attua procedure per condividere come opportuno con i pertinenti operatori aeroportuali, operatori di aeromobili, fornitori di servizi di traffico aereo o altri soggetti interessati, in maniera pratica e tempestiva, le informazioni pertinenti per assisterli nell'esecuzione di efficaci valutazioni dei rischi per la sicurezza in relazione alle loro operazioni.

La suddetta proposta mira a rendere più chiaro lo standard, affinché gli Stati dispongano di maggiore flessibilità nell'individuazione degli operatori pertinenti ai quali comunicare le informazioni necessarie per assistere gli operatori nell'esecuzione di efficaci valutazioni dei rischi in relazione alle loro operazioni.

Il suddetto standard è stato introdotto nella legislazione dell'UE dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 della Commissione che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 del 5 novembre 2015 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, per quanto riguarda le misure di cibersicurezza³.

- 6) Standard 3.1.8 sull'elaborazione e l'attuazione di programmi di formazione.

Testo originario:

³ GU L 246 del 26.9.2019, pag. 15.

3.1.8 Ciascuno Stato contraente garantisce l'elaborazione e l'attuazione di programmi di formazione e di un sistema di certificazione degli istruttori conformemente al proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Nuova formulazione:

3.1.8 Ciascuno Stato contraente garantisce l'elaborazione e l'attuazione di programmi di formazione e di un sistema di certificazione che garantisca che gli istruttori siano qualificati nelle materie pertinenti conformemente al proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

La modifica proposta mira a porre l'accento sul risultato da conseguire in termini di sicurezza e non su un metodo unico. Essa riconosce che ciò che conta sono i "risultati" delle formazioni impartite da esperti qualificati, in possesso delle conoscenze e della capacità che servono per insegnare e soprattutto delle necessarie conoscenze della materia insegnata. La certificazione, o gli altri metodi alternativi seguiti, dovrebbe concentrarsi su entrambi gli aspetti.

I principi perseguiti dalla suddetta modifica (ossia che *gli istruttori siano qualificati nelle materie pertinenti*) sono previsti nella legislazione dell'UE e sono contemplati nell'intero capitolo 11 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 300/2008 e nelle relative norme di attuazione.

7) Trasformazione della raccomandazione 3.1.11 in uno standard.

Testo originario:

3.1.11 Raccomandazione. - Ciascuno Stato contraente dovrebbe garantire che il personale di tutti i soggetti coinvolti o responsabili dell'attuazione di vari aspetti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile e di quelli autorizzati ad accedere senza scorta alle aree lato volo riceva formazioni periodiche di sensibilizzazione alla sicurezza.

Nuova formulazione:

3.1.11 Ciascuno Stato contraente garantisce che il personale di tutti i soggetti coinvolti o responsabili dell'attuazione di vari aspetti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile e di quelli autorizzati ad accedere senza scorta alle aree lato volo riceva una formazione iniziale e formazioni periodiche di sensibilizzazione alla sicurezza.

La raccomandazione 3.1.11 è stata elevata a standard e sarà pertanto giuridicamente vincolante. Ciascuno Stato contraente garantisce che il personale di tutti i soggetti coinvolti o responsabili dell'attuazione di vari aspetti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile e di quelli autorizzati ad accedere senza scorta alle aree lato volo riceva una formazione iniziale e formazioni periodiche di sensibilizzazione alla sicurezza. La suddetta proposta riconosce l'importanza della formazione di sensibilizzazione alla sicurezza, evidenziando nel contempo la necessità di una formazione iniziale seguita da formazioni periodiche di sensibilizzazione alla sicurezza.

Gli obblighi in materia di formazione iniziale e periodica sono contenuti nella legislazione dell'UE in materia di sicurezza aerea, e in particolare ai punti 11.4.1 e 11.4.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

8) 3.4 Controllo della qualità e qualifiche.

Testo originario:

3.4.1 Ciascuno Stato contraente garantisce che le persone che eseguono i controlli di sicurezza siano sottoposte a controllo dei precedenti personali e a procedure di selezione.

Nuova formulazione:

3.4.1 Ciascuno Stato contraente garantisce che:

- a) siano svolti controlli dei precedenti personali riguardo alle persone che eseguono i controlli di sicurezza, alle persone autorizzate ad accedere alle aree sterili senza scorta e alle persone che hanno accesso a informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea prima che gli interessati assumano tali compiti o accedano a tali aree o informazioni;
- b) siano svolti controlli periodici dei precedenti personali riguardo a tali persone a intervalli definiti dall'autorità competente; e
- c) alle persone risultate non idonee in seguito a un controllo dei precedenti personali sia immediatamente impedito di eseguire controlli di sicurezza, di accedere alle aree sterili senza scorta e di accedere a informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea.

La suddetta proposta mira a chiarire chi debba essere sottoposto a controlli dei precedenti personali, quando debbano essere svolti tali controlli e che cosa debba accadere se una persona risulti non idonea a seguito di un controllo. In particolare, lo standard stabilisce ora la necessità di controlli periodici dei precedenti personali e dispone gli interventi necessari quando una persona risulti non idonea a svolgere le funzioni pertinenti in esito a un controllo dei precedenti personali. Si noti che il riferimento alle "procedure di selezione" è stato integrato al punto 3.4.2.

Tutti i principi sono già contenuti nella legislazione dell'UE in materia di sicurezza aerea, e più precisamente ai punti 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 e 11.6.3.5, lettera a), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione come modificato dal regolamento 2019/103 del 23 gennaio 2019.

La suddetta proposta è complementare alla modifica dello standard 3.4.1. Lo standard 3.4.1 originario comprendeva riferimenti sia ai controlli dei precedenti personali che alle procedure di selezione. Poiché la proposta per lo standard 3.4.1 comprende ora ulteriori elementi in relazione alla portata e alla periodicità dei controlli dei precedenti personali, la presente proposta aggiunge l'elemento delle procedure di selezione.

I criteri per la selezione del personale che esegue i controlli di sicurezza e le funzioni connesse sono contenuti nella legislazione dell'UE in materia di sicurezza aerea, e in particolare ai punti 11.1.6, 11.1.7 e 11.1.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

- 9) Trasformazione della raccomandazione 3.4.9 in uno standard.

Testo originario:

3.4.9 Raccomandazione. – Ciascuno Stato contraente dovrebbe garantire che ciascun soggetto responsabile dell'attuazione degli elementi pertinenti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile verifichi periodicamente che l'esecuzione delle misure di sicurezza affidate a fornitori esterni di servizi sia conforme al programma di sicurezza del soggetto.

Nuova formulazione:

3.4.9 Ciascuno Stato contraente garantisce che ciascun soggetto responsabile dell'attuazione degli elementi pertinenti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile verifichi periodicamente che l'esecuzione delle misure di sicurezza affidate a fornitori esterni di servizi sia conforme al programma di sicurezza del soggetto.

La suddetta raccomandazione è stata trasformata in uno standard giuridicamente vincolante. La suddetta proposta mira a garantire che i fornitori di servizi esterni si conformino alla normativa dello Stato in materia di sicurezza aerea per far fronte alla minaccia interna che potrebbe derivare da fornitori esterni di servizi.

La politica dell'UE in materia di sicurezza aerea stabilita dal regolamento (CE) n. 300/2008 prevede quanto segue.

- Ciascuno Stato membro redige, attua e mantiene aggiornato un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile che definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni e precisa gli adempimenti prescritti agli operatori e agli altri soggetti.
- Gli operatori, le compagnie aeree e gli altri soggetti contemplati dal programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile sono tenuti a redigere, attuare e mantenere aggiornato un programma per la sicurezza conforme alle disposizioni in esso contenute.
- Tale programma descrive i metodi e le procedure seguiti dall'operatore, dalla compagnia aerea o dal soggetto al fine di conformarsi alla legislazione e al programma di sicurezza medesimo, compresi i controlli di qualità interni.
- Le misure e le operazioni di sicurezza eseguite da fornitori esterni di servizi devono essere contemplate dal programma di sicurezza del suddetto operatore, compagnia aerea o soggetto, il quale mantiene la responsabilità per tali misure e operazioni, a meno che il fornitore esterno di servizi sia un soggetto disciplinato o approvato per le attività che fornisce e, in quanto tale, sia tenuto a redigere un programma di sicurezza specifico.

Lo standard è incluso nella legislazione dell'UE, e più precisamente negli articoli 10, paragrafo 1, 12, paragrafo 1, 13, paragrafo 1, e 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008 e nei punti 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 e 12.0.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione. Ulteriori disposizioni sono stabilite ai punti 6.3.1.1, 6.3.1.2, lettera a), 6.4.1.2, 6.6.1.1, lettera c), 6.8.5.1, lettera a), 6-E, 8.1.3.2, lettera a), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 e 9.1.4.2 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

10) Trasformazione della raccomandazione 4.1.2 in uno standard.

Testo originario:

4.1.2 Raccomandazione. Ciascuno Stato contraente dovrebbe promuovere l'uso di misure di sicurezza aleatorie e imprevedibili. L'imprevedibilità potrebbe contribuire all'effetto deterrente delle misure di sicurezza.

Nuova formulazione:

4.1.2 Ciascuno Stato contraente garantisce, come appropriato, il ricorso all'aleatorietà e all'imprevedibilità nell'attuazione delle misure di sicurezza.

La raccomandazione 4.1.2 sul ricorso all'aleatorietà e all'imprevedibilità è stata trasformata in uno standard giuridicamente vincolante. L'obiettivo di sicurezza perseguito dal nuovo

standard 4.1.2, di potenziare l'attenuazione del rischio costituito dagli addetti, è in linea con la politica dell'Unione europea nei seguenti settori:

- screening delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati;
- controllo dei veicoli;
- sorveglianza e pattugliamento sia nell'area lato terra che nell'area lato volo/area sterile e misure connesse;
- screening delle forniture.

Tale principio è rispecchiato nella legislazione dell'UE, in particolare ai punti 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 e 9.1.5 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

11) 4.2.3 Misure relative ai controlli di accesso.

Testo originario:

4.2.3 Ciascuno Stato contraente garantisce che siano istituiti sistemi di identificazione delle persone e dei veicoli allo scopo di impedire l'accesso non autorizzato alle aree lato volo e alle aree sterili. L'identità è verificata in punti di controllo designati prima che sia consentito l'accesso alle aree lato volo e alle aree sterili.

Nuova formulazione:

4.2.3 Ciascuno Stato contraente garantisce che siano istituiti e attuati sistemi di identificazione delle persone e dei veicoli allo scopo di impedire l'accesso non autorizzato alle aree lato volo e alle aree sterili. L'accesso è consentito soltanto alle persone con esigenze operative o altri motivi legittimi di recarsi in tali aree. L'identità e l'autorizzazione sono verificate in punti di controllo designati prima che sia consentito l'accesso alle aree lato volo e alle aree sterili.

Lo standard 4.2.3 nell'ambito delle "Misure relative ai controlli di accesso" mira a potenziare le misure relative ai controlli per l'accesso alle aree sterili introducendo una limitazione volta a concedere l'accesso a tali aree soltanto alle persone aventi un'esigenza operativa o comunque un'esigenza legittima di recarsi in tali aree ed estende all'autorizzazione oltre che all'identità la portata della verifica da svolgersi nei punti di accesso.

A norma della legislazione dell'UE, l'accesso di persone e veicoli alle aree sterili può essere concesso solo per motivi legittimi. I tesserini di ingresso in aeroporto devono essere controllati prima che una persona ottenga l'accesso a tali aree, per verificare che siano validi e corrispondano al titolare. I lasciapassare per i veicoli devono essere controllati prima che un veicolo ottenga l'accesso a tali aree, per verificare che siano validi e corrispondano al veicolo. Nella legislazione dell'UE tale principio è rispecchiato ai punti 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 e 1.2.6.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

12) Standard 4.2.6 ("Screening al 100 % delle persone diverse dai passeggeri").

Testo originario:

4.2.6 Ciascuno Stato contraente stabilisce misure volte a garantire che le persone diverse dai passeggeri, come pure gli oggetti da queste trasportati, siano sottoposti a controlli di sicurezza prima dell'ingresso nelle aree sterili di un aeroporto destinate alle operazioni di aviazione civile internazionale.

Nuova formulazione:

4.2.6 Ciascuno Stato contraente stabilisce misure volte a garantire che le persone diverse dai passeggeri, come pure gli oggetti da queste trasportati, siano sottoposti a controlli prima dell'ingresso nelle aree sterili di un aeroporto.

La suddetta proposta mira a eliminare ogni ambiguità e a chiarire che tutte le persone diverse dai passeggeri devono essere sottoposte a controlli prima dell'ingresso in un'area sterile per far fronte alla potenziale minaccia costituita dagli addetti.

La legislazione dell'UE è pienamente conforme alla nuova formulazione dello standard 4.2.6, in particolare al punto 1.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione e al punto 1.3 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

13) Nuovo standard 4.2.6 *bis* - Capacità di rilevare la presenza di esplosivi.

Dopo il punto 4.2.6 è aggiunto il nuovo testo seguente:

4.2.6 *bis* Ciascuno Stato contraente garantisce l'uso di adeguati metodi di controllo in grado di rilevare la presenza di esplosivi e di ordigni esplosivi trasportati da persone diverse dai passeggeri su di sé o tra gli oggetti trasportati. Tali metodi sono usati in modo imprevedibile ove non siano applicati in modo continuo.

La suddetta proposta riconosce che, per attenuare la minaccia potenzialmente costituita dagli addetti, è necessario un approccio equilibrato e coordinato tra le procedure di controllo dei precedenti personali e le misure fisiche di sicurezza e risponde all'esigenza di adeguati metodi di controllo in grado di rilevare la presenza di esplosivi anche sulle persone diverse dai passeggeri.

La legislazione dell'UE impone lo svolgimento di controlli supplementari continui, aleatori e imprevedibili, su una percentuale di persone diverse dai passeggeri e sugli oggetti da esse trasportati, sia che abbiano sia che non abbiano suscitato allarme. L'obiettivo di sicurezza di tale controllo supplementare è quello di rilevare la presenza di esplosivi e di ordigni esplosivi. Tali controlli sono svolti ricorrendo a mezzi e metodi in grado per loro natura di individuare la presenza di esplosivi (cani antiesplosivo, dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi, dispositivi per il rilevamento di esplosivi nelle calzature e scanner di sicurezza) oppure, in alternativa, mediante ispezione manuale. La metodologia attualmente prevista nell'UE per lo svolgimento di ispezioni manuali sulle persone e sugli oggetti da esse trasportati è considerata ragionevolmente in grado di rilevare ordigni esplosivi nascosti addosso alle persone e tra gli oggetti da esse trasportati. L'ispezione manuale aumenta inoltre la probabilità di individuare altri oggetti vietati non metallici (e non esplosivi). Tale aspetto è stato recepito dal punto 1.3 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

14) Standard 4.6.5 – Riferimento a un mittente conosciuto quale soggetto della catena logistica sicura.

Testo originario:

4.6.5 Ciascuno Stato contraente garantisce che gli operatori non accettino di trasportare merci o posta con un aeromobile impegnato in operazioni di trasporto aereo commerciale a meno che l'avvenuta esecuzione di screening o altri controlli di sicurezza sia confermata e attestata da un agente regolamentato o da un soggetto riconosciuto da un'autorità competente. Le merci e la posta che non possono essere oggetto di tale conferma e attestazione da parte di un agente regolamentato o di un soggetto riconosciuto da un'autorità competente sono sottoposte a controllo.

Nuova formulazione:

4.6.5 Ciascuno Stato contraente garantisce che gli operatori non accettino di trasportare merci o posta con un aeromobile impegnato in operazioni di trasporto aereo commerciale a meno che l'avvenuta esecuzione di screening o altri controlli di sicurezza sia confermata e attestata da un agente regolamentato, da un mittente conosciuto o da un soggetto riconosciuto da un'autorità competente. Le merci e la posta che non possono essere oggetto di tale conferma e attestazione da parte di un agente regolamentato, di un mittente conosciuto o di un soggetto riconosciuto da un'autorità competente sono sottoposte a controllo.

La suddetta proposta mira ad allineare questo standard con lo standard 4.6.2 e a garantire che entrambi gli standard facciano espresso riferimento ai mittenti conosciuti quali soggetti della catena logistica sicura.

La legislazione dell'UE è pienamente conforme alla nuova formulazione dello standard 4.6.5, in particolare in riferimento al punto 6.1.1 dell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 e al punto 6.1.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

L'oggetto dell'atto previsto riguarda un settore per il quale l'Unione ha una competenza esterna esclusiva in forza dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE, in quanto l'atto previsto può *"incidere su norme comuni o modificarne la portata"*; più precisamente, tali norme sono quelle del quadro giuridico dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione, trattato in appresso. È pertanto necessario stabilire la posizione dell'Unione.

A tale riguardo è essenziale riconoscere che l'emendamento 17 dell'annesso 17 come sottoposto agli Stati contraenti dell'ICAO e presentato per approvazione al Consiglio dell'ICAO nel corso della 218^a sessione trova (già) pieno riscontro nella legislazione dell'UE in materia di sicurezza aerea. È tuttavia auspicabile che tali standard rafforzati siano applicati a livello mondiale.

La posizione dell'Unione deve essere definita in conformità del vigente quadro giuridico dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione civile, in particolare del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002, nonché del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea.

3.1. Base giuridica procedurale

3.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia un membro dell'organo o parte dell'accordo⁴.

⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"⁵.

3.1.2. Applicazione al caso concreto

L'ICAO è un organo istituito da un accordo, la convenzione di Chicago.

Qualsiasi futura modifica dell'annesso 17 della convenzione di Chicago costituirà un atto avente effetti giuridici.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

3.2. Base giuridica sostanziale

3.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto rispetto al quale viene adottata una posizione a nome dell'Unione.

3.2.2. Applicazione al caso concreto

L'atto previsto ha finalità e parti costitutive riguardanti la politica della sicurezza aerea adottata da un'organizzazione internazionale che influenza le politiche dell'UE in materia di sicurezza aerea.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE.

3.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

⁵ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale in riferimento alla revisione dell'annesso 17 (Sicurezza) (emendamento 17) della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione relativa all'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), che mira a disciplinare il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Essa ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Gli Stati membri dell'Unione sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO, tra cui l'Assemblea e altri organi tecnici.
- (3) A norma dell'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard internazionali e pratiche raccomandate.
- (4) Il 4 luglio 2019 l'ICAO ha inviato la lettera agli Stati AS8/2.1-19/48 per informare i suoi Stati contraenti che la proposta di emendamento 17 dell'annesso 17 sarà presentata al Consiglio ai fini della sua adozione nel corso della 218^a sessione (che si terrà dal 18 al 29 novembre 2019) e dovrebbe entrare in vigore nel luglio 2020. La proposta comprende tra l'altro disposizioni nuove e/o rivedute riguardo agli aspetti seguenti: valutazioni delle vulnerabilità; condivisione delle informazioni tra Stati e portatori di interessi; programmi di formazione e sistemi di certificazione; controlli di accesso; screening del personale; altre modifiche di carattere redazionale. Con la suddetta lettera agli Stati, l'ICAO ha avviato la fase di consultazione che si è conclusa il 4 ottobre 2019.
- (5) Le modifiche dell'annesso 17 sono state preparate dal Gruppo sulla sicurezza dell'aviazione dell'ICAO, del quale sono membri attivi gli esperti di otto Stati membri, e sono state presentate per approvazione alla 217^a sessione del Consiglio dell'ICAO. A seguito della consultazione tali modifiche saranno molto probabilmente approvate dal Consiglio dell'ICAO nella sua 218^a sessione.
- (6) Una volta adottate, le modifiche previste saranno vincolanti per tutti gli Stati contraenti dell'ICAO, e dunque anche per tutti gli Stati membri, in conformità della convenzione di Chicago ed entro i limiti da essa stabiliti. L'articolo 38 della convenzione di Chicago fa obbligo agli Stati contraenti di avvertire l'ICAO qualora

intendano discostarsi da uno standard, nell'ambito del meccanismo di notifica delle differenze,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale riguardo all'emendamento 17 dell'annesso 17 ("Sicurezza") della convenzione di Chicago è stabilita in allegato.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*