



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 29.9.2008
COM(2008) 582 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

**TERZA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)
N. 2320/2002 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

**TERZA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)
N. 2320/2002 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE¹**

¹ GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

1. INTRODUZIONE

Nonostante i progressi compiuti, il terrorismo continua a essere una minaccia per la nostra società. L'aviazione civile è particolarmente a rischio ed è esposta a vari metodi di attacco. Il lavoro della Commissione volto a garantire che una normativa appropriata sia in vigore e venga pienamente applicata in tutta la Comunità rimane quindi essenziale per assicurare un'adeguata protezione dei cittadini dell'Unione. Questo lavoro ha indubbiamente contribuito a prevenire attentati nel periodo considerato nella presente relazione. Tuttavia, la minaccia è quanto mai reale ed è importante rimanere vigili.

Dobbiamo assicurare la protezione efficace dei nostri cittadini e al tempo stesso definire il quadro per il buon funzionamento del mercato interno dell'aviazione. In questo contesto, il regolamento (CE) n. 2320/2002 può essere considerato come la prima pietra miliare di un lungo percorso. La pianificazione di questo percorso deve però tenere pienamente conto del progresso tecnologico, essere sottoposta a revisione periodica ed essere promossa a livello mondiale tramite negoziati internazionali. Occorre fare tutto il possibile per assistere il personale degli aeroporti e delle compagnie aeree, ridurre al minimo le complicazioni per i viaggiatori e snellire le procedure, garantendo al tempo stesso un alto livello di sicurezza.

La presente terza relazione della Commissione sull'attuazione del regolamento (CE) n. 2320/2002 copre il periodo gennaio-dicembre 2007. Essa si articola in due parti: la prima espone un'analisi delle relazioni di ispezione della Commissione redatte nel corso del 2007, comprese le azioni di verifica. La seconda parte descrive i provvedimenti adottati per razionalizzare il processo di attuazione delle norme, tenendo in maggiore considerazione le esigenze dei passeggeri e del settore.

La relazione conferma che si continuano a compiere progressi nell'attuazione delle norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile su una solida base globale, sebbene esistano indubbi margini di miglioramento. Essa descrive inoltre l'approccio concreto adottato dalla Comunità al fine di sviluppare un sistema flessibile, pratico e armonizzato, inteso ad agevolare la circolazione dei passeggeri e delle merci in un ambiente aeroportuale sicuro.

PARTE PRIMA

ISPEZIONI DELLA COMMISSIONE

1. Panoramica

La Commissione è tenuta a verificare l'osservanza della normativa sulla sicurezza aerea da parte degli Stati membri e a tal fine effettua:

- ispezioni presso le autorità nazionali competenti;
- ispezioni negli aeroporti;
- ispezioni di verifica, per confermare l'attuazione di misure correttive.

Nel complesso, tra il febbraio 2004 e il dicembre 2007 sono state effettuate 117 ispezioni, di cui 28 condotte durante i 12 mesi presi in esame nella presente relazione. In tutti gli Stati membri (eccetto la Bulgaria) sono state effettuate da una a sei ispezioni a livello aeroportuale

ed è stata condotta almeno un'ispezione presso le autorità competenti di tutti gli Stati membri (eccetto la Romania). La Svizzera è stata inclusa nel programma comunitario e dal dicembre 2005 ispezioni a norma di disposizioni parallele vengono condotte in Norvegia e in Islanda dall'Autorità di vigilanza dell'EFTA (per i dati su tutte le ispezioni cfr. allegato 1).

2. Ispezioni presso le autorità nazionali competenti

Ogni Stato membro è tenuto ad adottare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione e a designare un'unica autorità competente che ne coordini e controlli l'attuazione. Tutti i 27 Stati membri vi hanno provveduto. Le autorità competenti devono:

- sviluppare e attuare un programma per il controllo di qualità;
- controllare i programmi di sicurezza degli aeroporti e delle compagnie aeree;
- sviluppare e attuare un programma di formazione alla sicurezza dell'aviazione².

Nel corso del 2007 la Commissione ha condotto ispezioni presso 10 autorità competenti. Le ispezioni hanno comportato un esame delle prove documentali, integrato da colloqui e – per la prima volta nel 2007 – da verifiche in loco presso un aeroporto in cui venivano attuate misure nazionali.

I risultati delle ispezioni sono coerenti con quelli delle precedenti attività di verifica, essenzialmente:

- si riscontra un buon livello di conformità per quanto riguarda l'istituzione di un quadro giuridico adeguato;
- i risultati sono meno soddisfacenti in termini di attuazione efficace delle norme comuni.

2.1. Quadro giuridico

In generale, il contenuto dei **programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione** degli Stati membri rispecchiano fedelmente i requisiti della normativa europea. Tuttavia, non sempre l'aggiornamento dei programmi per tenere conto delle modifiche introdotte nel diritto comunitario viene effettuato con la celerità auspicabile.

La maggioranza degli Stati membri ha adottato **programmi nazionali per il controllo di qualità** soddisfacenti, che descrivono con chiarezza l'assunzione, la formazione, i compiti e i poteri degli ispettori nazionali, nonché le priorità e la metodologia per i programmi di ispezione. Talvolta, però, i programmi non soddisfano tutti i requisiti, per esempio non prevedono disposizioni in merito a un programma di prove oppure omettono la frequenza delle attività di controllo. Sussiste una chiara necessità di migliorare lo scambio di buone prassi e in generale di una maggiore armonizzazione dei programmi nazionali.

Nella maggioranza dei casi i **programmi di sicurezza degli aeroporti** sono aggiornati e controllati dagli Stati membri. I **programmi di sicurezza delle compagnie aeree** tendono a essere meno conformi ai requisiti e sono controllati con minore efficacia, soprattutto quelli

² Requisiti di cui all'articolo 5 del regolamento n. 2320/2002.

delle compagnie aeree registrate al di fuori dell'Unione, in particolare per quanto riguarda le procedure di controllo e ispezione.

I programmi nazionali di formazione alla sicurezza nel complesso soddisfano i requisiti; le carenze più diffuse sono l'assenza di disposizioni in materia di formazione e sensibilizzazione del personale non addetto alla sicurezza e la mancanza di specifiche riguardanti la formazione permanente intesa a mantenere gli addetti alla sicurezza al passo con gli sviluppi.

2.2 *Attuazione dei requisiti giuridici*

In alcuni Stati il livello di attuazione del programma nazionale per il controllo di qualità è elevato, ma in molti altri purtroppo è ancora insoddisfacente, con un'incidenza significativa di carenze gravi. Persino negli Stati membri con i programmi migliori le procedure di ispezione evidenziano regolarmente delle carenze.

In alcuni casi, gli ispettori della Commissione (e le stesse autorità nazionali) hanno avuto difficoltà a valutare la misura in cui i requisiti di attuazione fossero soddisfatti, a causa della conservazione inadeguata dei documenti. Tuttavia, nel complesso si possono trarre le conclusioni seguenti:

- le autorità competenti non sempre dispongono di tutte le informazioni necessarie per pianificare le attività di ispezione in modo adeguato (per es. non sempre sono a conoscenza di tutti i soggetti partecipanti alla catena di sicurezza);
- alcuni Stati membri non utilizzano tutta la gamma di tecniche di controllo (cioè controlli di sicurezza approfonditi, ispezioni e test più mirati) e quindi non possono svolgere una valutazione completa di tutti gli aspetti dell'attuazione;
- un numero significativo di Stati membri non dispone di sufficienti risorse umane per il controllo di tutti gli aeroporti e la verifica dell'osservanza di tutti i capitoli della legislazione con una frequenza sufficiente a garantire la rapida individuazione e rettifica delle carenze;
- se vengono individuate carenze, l'attuazione di una rapida rettifica è inadeguata.

Nondimeno, una conseguenza positiva dei risultati delle ispezioni della Commissione in alcuni Stati membri è stata l'assegnazione di maggiori risorse alla sicurezza dell'aviazione, nonché l'aumento del numero di ispettori nazionali. Vi sono segni che questo sviluppo proseguirà.

3. **Ispezioni negli aeroporti**

3.1. *Selezione degli aeroporti e delle squadre di ispezione*

Tra il febbraio 2004 e il dicembre 2007 la Commissione ha effettuato 83 ispezioni aeroportuali (comprese le ispezioni di verifica). Il programma di ispezione è stabilito sulla base di una valutazione del rischio, ma ha compreso alcune tra le attività commerciali di più modesta entità rientranti nel campo di applicazione del regolamento n. 2320/2002, oltre alla maggioranza dei maggiori aeroporti nella Comunità: dei 20 aeroporti dell'UE con un numero di passeggeri vicino o superiore a 20 milioni l'anno, 17 sono già stati ispezionati dalla Commissione. In 24 casi, la valutazione iniziale è stata seguita da un'ispezione di verifica intesa a valutare le azioni di rettifica adottate.

Le ispezioni nell'UE sono effettuate da membri della squadra della Commissione composta di 10 ispettori, con il sostegno di un gruppo di controllori nazionali. Tutti gli Stati membri eccetto tre hanno nominato almeno un controllore nazionale incaricato di partecipare alle ispezioni della Commissione, in conformità dell'articolo 5 del regolamento n. 1486/2003 della Commissione³.

3.2 *Panoramica delle carenze constatate*

Nel complesso, il livello di sicurezza negli aeroporti europei è elevato, soprattutto rispetto alle norme e alle prassi internazionali. Il livello di conformità è migliorato di quasi il 40% dalle prime ispezioni e il numero di carenze gravi continua a diminuire. Solo in un aeroporto ispezionato dalla Commissione la mancanza di conformità è stata considerata abbastanza grave da costituire una minaccia significativa per il livello generale della sicurezza dell'aviazione civile nella Comunità (articolo 15 del regolamento n. 1486/2003) e tutti gli Stati membri sono stati debitamente informati. È chiaro che sono necessari ulteriori sforzi, ma non va dimenticato che le valutazioni vengono effettuate sulla base di una normativa tra le più rigorose nel mondo.

I risultati relativi al 2007 tendono a seguire l'andamento delle ispezioni precedenti. Per quanto riguarda gli ambiti che si possono considerare fondamentali per la sicurezza dell'aviazione – sicurezza degli aeroporti, sicurezza degli aeromobili, controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e del bagaglio da stiva – i risultati indicano certamente un miglioramento, ma vi sono ancora importanti casi di non conformità. Si tratta soprattutto degli aspetti per i quali il fattore umano è fondamentale, ma altre questioni di rilievo sono:

- requisiti eccessivamente prescrittivi in alcune parti della normativa in vigore;
- necessità di fissare termini entro cui adeguarsi ai nuovi requisiti;
- verifiche insufficienti a livello nazionale;
- mancanza di poteri di esecuzione a livello di autorità competenti.

Le ispezioni effettuate nel 2007 hanno anche introdotto un controllo dell'UE in settori raramente inclusi nelle relazioni precedenti: vettovagliamento, pulizia, posta e materiale del vettore aereo e requisiti tecnici per le apparecchiature. Anche se i dati disponibili in questi settori sono ancora insufficienti per trarre conclusioni significative, gli ispettori della Commissione hanno espresso preoccupazione in merito al controllo delle norme per le apparecchiature. Le carenze possono essere dovute alla scarsa disponibilità di competenze tecniche in alcuni Stati membri.

3.3 *Ispezioni di verifica*

Nel 2007 sono state condotte 8 ispezioni di verifica negli aeroporti dell'UE. In questi casi, in generale si è riscontrato che almeno un terzo delle carenze gravi constatate durante l'ispezione iniziale era stato rettificato entro un periodo di tempo ragionevole; tuttavia, nessun aeroporto è stato in grado di correggere tutte le carenze gravi prima che fosse condotta l'ispezione di

³ Regolamento (CE) n. 1486/2003 della Commissione che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 213 del 23.8.2003, pag. 3.

verifica. In alcuni casi, ciò era spiegato dal fatto che la carenza poteva essere rettificata soltanto tramite una riconfigurazione delle strutture di terra e le necessarie opere di costruzione non potevano essere completate rapidamente.

Le difficoltà maggiori sembrano riguardare il controllo del personale (fattori umani, uso inappropriato dei rivelatori portatili di metalli) e la sicurezza degli aeromobili.

3.4 *Valutazioni degli Stati membri*

A norma dell'articolo 6 del regolamento n. 1217/2003 della Commissione⁴, ogni anno, entro la fine di febbraio, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sui risultati delle attività di controllo della conformità svolte a livello nazionale nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre dell'anno precedente. Nel complesso, le relazioni indicano un livello di conformità più elevato rispetto a quello constatato durante le ispezioni della Commissione. Ciò significa che i requisiti non sono applicati in modo sufficientemente armonizzato.

4. Situazione alla fine del 2007

4.1 *Fascicoli aperti*

Per l'intero periodo di svolgimento delle ispezioni, dal 2004 al 2007, alla fine del 2007 rimangono aperti 43 fascicoli di ispezione, cioè casi in cui la rettifica delle carenze constatate dalla Commissione non è ancora stata confermata, anche se nella maggioranza di essi sono stati presentati piani d'azione per la rettifica. Tra i fascicoli aperti, 16 riguardano le ispezioni presso le autorità competenti e 27 quelle negli aeroporti, tra cui 20 del 2007.

4.2 *Procedura di infrazione*

Durante il 2007 la Commissione ha avviato la procedura di infrazione a norma dell'articolo 226 del trattato contro il Lussemburgo, che non aveva adeguatamente rettificato le carenze constatate nell'ambito di un'ispezione, e contro la Repubblica slovacca, che non aveva presentato un piano d'azione in seguito a un'ispezione di verifica in un aeroporto e non aveva destinato risorse adeguate alla sicurezza dell'aviazione⁵.

PARTE SECONDA

SNELLIRE LE PROCEDURE

5. Panoramica

I risultati delle ispezioni della Commissione hanno rivelato alcune difficoltà legate all'attuazione dei regolamenti. Nelle relazioni annuali e in altre informazioni fornite dagli Stati membri e dal settore sono stati segnalati problemi analoghi. Le questioni principali sembrano essere:

⁴ Regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44.

⁵ Il caso del Lussemburgo è stato successivamente risolto. Il caso slovacco è stato risolto per la parte riguardante il piano d'azione.

- **mancanza di chiarezza o requisiti eccessivamente onerosi** nella normativa in vigore;
- differenze tra i requisiti degli Stati membri, che determinano una **mancanza di armonizzazione** nella Comunità;
- mancanza di **trasparenza** e di un'adeguata **revisione**;
- l'impressione che non si tenga sufficientemente conto dei **requisiti operativi**;
- mancanza di **unificazione** dei requisiti tecnologici;
- differenze tra i requisiti comunitari e quelli di **paesi terzi**, in particolare degli Stati Uniti;
- pressioni eccessive sulle risorse degli Stati membri dovute alla **duplicazione dei requisiti**, soprattutto per quanto riguarda i diversi regimi di ispezione (ICAO e TSA, oltre a quelli dell'UE).

Nel 2007 sono stati compiuti notevoli sforzi per affrontare ciascuna di queste problematiche, con l'obiettivo espresso di agevolare la circolazione dei passeggeri negli aeroporti comunitari e alleggerire gli oneri gravanti sul settore, senza compromettere il livello di sicurezza.

6. Evoluzione della regolamentazione

6.1 Il programma per il 2007

Nel 2007 il programma legislativo è stato corposo e ha compreso:

- la seconda lettura e la procedura di conciliazione relativa all'adozione del regolamento quadro che sostituisce il regolamento n. 2320/2002⁶;
- l'ulteriore sviluppo del previsto nuovo regolamento di applicazione inteso a sostituire il regolamento n. 622/2003 della Commissione⁷;
- il proseguimento dei lavori relativi ai nuovi testi intesi a sostituire i regolamenti n. 1217/2003 (controllo di qualità nazionale) e n. 1486/2003 (ispezioni della Commissione negli Stati membri);
- un nuovo livello di legislazione volto a conferire al Parlamento europeo maggiori poteri di controllo sull'applicazione della normativa in materia di sicurezza aerea;
- l'accordo sulle norme tecniche per il sistema di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (Threat Image Projection – TIP);
- la revisione e la modifica della normativa relativa al rischio costituito dagli esplosivi liquidi (dimensioni del bagaglio a mano, accordi con paesi terzi).

⁶ In seguito adottato come regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

⁷ Regolamento (CE) n. 622/2003 della Commissione che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 89 del 5.4.2003, pag. 9.

6.2 *Nuova legislazione quadro e di applicazione: migliore regolamentazione*

Sulla base di una proposta della Commissione del settembre 2005, il Consiglio, il Parlamento e la Commissione hanno proseguito nel 2007 le discussioni sul nuovo regolamento quadro, attraverso la procedura di conciliazione. Un accordo è stato infine raggiunto all'inizio del 2008. Anticipandone l'adozione, la Commissione ha continuato a preparare la nuova legislazione di applicazione, in collaborazione con gli Stati membri in seno al comitato per la sicurezza dell'aviazione istituito a norma dell'articolo 9 del regolamento n. 2320/2002, e ha prodotto versioni preliminari della maggioranza dei capitoli. Questi ultimi sono stati elaborati specificamente al fine di chiarire le disposizioni esistenti e di eliminare i requisiti considerati superflui o inadeguati, agevolando così l'attuazione.

Tra il gennaio e il dicembre 2007 il comitato per la sicurezza dell'aviazione si è riunito 8 volte e si è avvalso dei contributi di alcuni gruppi di lavoro. Si sono inoltre svolte 8 riunioni del gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza aerea, che hanno offerto ai rappresentanti del settore la possibilità di discutere i loro pareri con la Commissione e gli Stati membri. Una clausola che formalizza questo gruppo delle parti interessate è stata inserita nel nuovo regolamento quadro, che prevede anche un impegno a esaminare in modo approfondito la questione del finanziamento della sicurezza.

6.3 *Controllo di qualità: maggiore armonizzazione*

Il lavoro relativo alla revisione dei regolamenti n. 1217/2003 e n. 1486/2003 – recanti entrambi modalità di applicazione del regolamento n. 2320/2002 – è proseguito nei gruppi di lavoro per tutto il 2007, nell'ottica di conseguire un'attuazione più coerente in tutta la Comunità e incorporare le buone prassi nella legislazione. Ciò dovrebbe agevolare il futuro sviluppo del sistema di sicurezza unico sia all'interno della Comunità sia al di fuori di essa.

6.4 *Controllo parlamentare e informazione pubblica: maggiore trasparenza*

Mentre la Corte di giustizia europea esamina la causa C-345/06 (Heinrich)⁸, anche la Commissione e il comitato hanno intrapreso una revisione della normativa in vigore, per esaminare quali elementi possano essere resi di pubblico dominio senza rischi per la sicurezza. Hanno discusso un progetto di regolamento a tal fine e valuteranno come conseguire in futuro un migliore equilibrio tra trasparenza e protezione dai rischi. Ciò garantirà ai passeggeri l'accesso alla massima quantità di informazioni possibile prima di effettuare un volo.

6.5 *Norme tecniche: maggiore uniformazione*

Nel 2007 è stato concluso un accordo su un nuovo regolamento riguardante le norme relative al sistema di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (TIP), anche se in realtà non è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale fino al gennaio 2008⁹. (Il TIP è un sistema inteso a migliorare e verificare le prestazioni degli operatori incaricati del controllo dei bagagli a mano.)

⁸ GU C 281 del 18.11.2006, pag. 19.

⁹ Regolamento (CE) n. 23/2008 della Commissione, dell'11 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 9 del 12.1.2008, pag. 12.

6.6 *Liquidi e procedura di riesame: revisione regolare e collaborazione con i paesi terzi*

Il regolamento n. 1546/2006¹⁰, che introduce misure per far fronte al rischio connesso agli esplosivi liquidi, è riesaminato ogni sei mesi, specificamente al fine di semplificare i requisiti mano a mano che si rendono disponibili nuove tecnologie. In questo contesto, la limitazione proposta per le dimensioni del bagaglio a mano è stata inizialmente rinviata e quindi soppressa alla luce delle conclusioni della task force tecnica della CEAC dopo i test effettuati per conto della Commissione.

Sono anche state adottate misure volte a risolvere i problemi causati dalle restrizioni applicate al trasporto di liquidi per quanto riguarda i passeggeri provenienti da paesi terzi in transito negli aeroporti comunitari tramite i regolamenti n. 915/2007¹¹ e n. 1477/2007¹², che prevedono il riconoscimento nella Comunità delle misure di sicurezza adottate negli aeroporti di paesi terzi.

La Commissione ha inoltre avviato i lavori con gli Stati membri relativi a una tabella di marcia – idealmente, un processo di due anni articolato in fasi – verso un allentamento delle restrizioni applicate al trasporto di liquidi tramite l'individuazione, la definizione di norme e l'impiego di nuove tecnologie di controllo.

7. **Prove e studi di apparecchiature**

7.1 *Prove: ricercare nuove soluzioni*

A norma del regolamento n. 65/2006¹³, gli Stati membri che desiderano provare nuove apparecchiature o procedure possono farlo per un periodo di tempo limitato dopo averne informato la Commissione e il comitato e ottenuto l'autorizzazione. Questa procedura si applica solo se l'apparecchiatura o le procedure sperimentate sostituiscono quelle previste dalla legislazione europea (gli Stati membri possono infatti effettuare in qualsiasi momento prove di apparecchiature o metodi intesi a *integrare* quelli previsti dai regolamenti.)

Durante il 2007 sono state effettuate alcune prove riguardanti l'impiego di rivelatori a scansione (onda millimetrica e retrodiffusione) e unità cinofile. Alla fine del periodo di prova, la Commissione deciderà se il nuovo metodo debba essere incluso nella normativa dell'UE. È molto probabile che ciò avverrà presto per i rivelatori a scansione, che dovrebbero agevolare notevolmente il flusso di passeggeri attraverso i punti di controllo ed elevare il livello di sicurezza.

7.2 *Studi: identificare i problemi, proporre le soluzioni*

¹⁰ Regolamento (CE) n. 1546/2006 della Commissione, del 4 ottobre 2006, recante modifica del regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 286 del 17.10.2006, pag. 6.

¹¹ Regolamento (CE) n. 915/2007 della Commissione, del 31 luglio 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 200 dell'1.8.2007, pag. 3.

¹² Regolamento (CE) n. 1477/2007 della Commissione, del 13 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 329 del 13.12.2007, pag. 22.

¹³ Regolamento (CE) n. 65/2006 della Commissione, del 13 gennaio 2006, recante modifica del regolamento (CE) n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione, GU L 11 del 17.1.2006, pag. 4.

Oltre a queste prove, nel 2007 sono proseguiti alcuni studi promossi dalla Commissione, in particolare quelli che esaminano l'impiego di unità cinofile, i fattori che influenzano le prestazioni del personale addetto alla sicurezza e il concetto di "passeggero registrato". Le relazioni sono attualmente all'esame delle parti interessate e potrebbero costituire la base per una futura legislazione di applicazione.

La Commissione ha anche compiuto particolari sforzi per tenersi pienamente informata delle ricerche condotte dal settore e dalla task force tecnica della CEAC per quanto riguarda i test dei liquidi, nell'ottica di introdurre una normativa che permetta l'impiego di questa nuova tecnologia non appena sarà sufficientemente sviluppata per essere utilizzata negli aeroporti.

La Commissione ha inoltre proseguito il lavoro su una banca dati, al fine di agevolare il trasporto aereo di merci fornendo uno strumento che permetta di verificare rapidamente la situazione della sicurezza dei principali operatori del settore: agenti regolamentati e mittenti conosciuti.

8. Progressi con i paesi terzi

8.1 Sviluppo di un sistema di sicurezza unico con i paesi terzi

Conformemente all'articolo 10 del regolamento n. 2320/2002, la Commissione prende in considerazione la possibilità di mettere a punto un sistema di sicurezza unico globale. Ciò significa che il principio comunitario secondo cui ogni Stato membro riconosce le misure di sicurezza adottate da un altro Stato membro – in modo che, per esempio, i passeggeri provenienti da un aeroporto comunitario in transito in un secondo aeroporto dell'UE non debbano essere ricontrollati – potrà essere esteso ad alcuni paesi terzi. Il riconoscimento reciproco delle misure può essere ammesso soltanto se il paese terzo è in grado di dimostrare che adotta un sistema di sicurezza dell'aviazione equivalente a quello previsto dai regolamenti in vigore nell'UE. Si dà inoltre priorità alla conclusione di accordi che offrano vantaggi reali per il settore e i passeggeri, cioè quelli che rappresentano un volume elevato di traffico, come gli Stati Uniti.

La Commissione è intervenuta in diverse sedi per preparare la strada verso una cooperazione più stretta in materia di sicurezza, soprattutto tramite discussioni bilaterali con gli Stati Uniti e con l'ICAO. Questi negoziati hanno già prodotto alcuni miglioramenti reali per i passeggeri e gli Stati membri, grazie alla riduzione delle duplicazioni e delle richieste extraterritoriali (per esempio, gli Stati Uniti hanno soppresso il requisito relativo al controllo dei bagagli all'ultimo punto di partenza e riconoscono ora la Comunità come un unico blocco, ed è probabile che sia l'agenzia statunitense per la sicurezza dei trasporti sia l'ICAO riducano il numero di ispezioni che effettuano nell'UE, in riconoscimento del solido regime comunitario).

Alla luce di questi progressi incoraggianti, e dello slancio supplementare dato dalle preoccupazioni manifestate dai paesi terzi per le recenti restrizioni applicate al trasporto di liquidi, gli accordi per una più stretta cooperazione con gli Stati non appartenenti all'UE sono ora al primo posto dell'agenda della Commissione.

8.2 Esplosivi liquidi: passeggeri in transito

Le preoccupazioni riguardanti il possibile impiego di esplosivi liquidi a fini terroristici hanno creato particolari difficoltà per i passeggeri di paesi terzi in transito negli aeroporti comunitari, e anche per i passeggeri comunitari in transito in alcuni aeroporti di paesi terzi. La

Commissione ha quindi assunto un ruolo di primo piano sia nello sviluppo di una normativa internazionale volta a far fronte ai rischi attuali sia nella ricerca di soluzioni a breve e lungo termine per agevolare il flusso dei passeggeri negli aeroporti, garantendo al tempo stesso un adeguato livello di sicurezza. Ciò ha portato all'adozione di un regolamento che prevede l'esenzione dei prodotti liquidi acquistati al duty-free dell'aeroporto Changi di Singapore da ulteriori controlli per i passeggeri in transito negli aeroporti nell'UE. Discussioni su accordi analoghi proseguono con diversi altri Stati, ma nel complesso l'adesione è stata deludente, il che rivela una chiara necessità di individuare altre soluzioni.

9. Questioni per il futuro

La Commissione ha un chiaro programma di lavoro per il 2008:

- perfezionare la nuova legislazione di applicazione;
- trovare metodi migliori per far fronte al rischio costituito dagli esplosivi liquidi;
- esaminare il sistema di finanziamento più appropriato per la sicurezza dell'aviazione;
- proseguire il programma di ispezioni (compresa la partecipazione in veste di osservatori ad alcune ispezioni negli Stati Uniti);
- introdurre nuove norme tecniche;
- assistere gli Stati membri al fine di migliorare e armonizzare i programmi nazionali per il controllo di qualità;
- analizzare i risultati degli studi;
- promuovere accordi con i paesi terzi.

Le considerazioni in materia di sicurezza devono sempre essere in primo piano, ma la partecipazione attiva dei gruppi interessati, la valutazione rigorosa delle nuove proposte e la revisione regolare della normativa in vigore garantiranno che questo programma si evolva in modo da tenere pienamente conto delle preoccupazioni e dei vantaggi pratici, traendo insegnamento dall'esperienza maturata.

CONCLUSIONE

Dal 2002 sono stati compiuti progressi sostanziali. Il programma futuro si fonderà su quanto realizzato finora, migliorando la sicurezza dei voli all'interno, da e verso la Comunità, tutelando gli interessi europei e salvaguardando la fiducia dei cittadini nel sistema di trasporto aereo. Porterà a una nuova e significativa fase di sviluppo di un sistema completo di sicurezza dei trasporti aerei, tenendo pienamente conto delle esigenze dei passeggeri e del settore. Sotto molti aspetti, l'Europa si è posta alla guida del mondo nella definizione di norme per la sicurezza dell'aviazione e dovrebbe mantenere questa posizione.

ALLEGATO
Ispesioni della Commissione al 31.12.2007

Stato membro	Numero di ispezioni 2004 - 12/2006 (incl. ispezioni di verifica)	Numero di ispezioni 1/2007 - 12/2007 (incl. ispezioni di verifica)	TOTALE ispezioni 2004-2007 (incl. ispezioni di verifica)
Austria	5	1	6
Belgio	3	1	4
Bulgaria		1	1
Cipro	3	1	4
Repubblica ceca	2	1	3
Danimarca	4	1	5
Estonia	2	1	3
Finlandia	4		4
Francia	6	1	7
Germania	6	2	8
Grecia	6	2	8
Ungheria	2		2
Irlanda	4	1	5
Italia	5	2	7
Lettonia	3		3
Lituania	3		3
Lussemburgo	2	2	4
Malta	2		2
Paesi Bassi	3	1	4
Polonia	4	1	5
Portogallo	3		3
Romania		1	1
Slovacchia	2	1	3

Slovenia	3	0	3
Spagna	4	2	6
Svezia	3	2	5
Regno Unito	4	3	7
Svizzera ¹⁴	1		1
TOTALE	89	28	117

Ispezioni dell'Autorità di vigilanza dell'EFTA al 31.12.2007

Stato SEE EFTA	Numero di ispezioni 2005 - 12/2006 (incl. ispezioni di verifica)	Numero di ispezioni 1/2007 - 12/2007 (incl. ispezioni di verifica)	TOTALE ispezioni 2004-2007 (incl. ispezioni di verifica)
Islanda	2	2	4
Norvegia	9	10	19
TOTALE	11	12	23

¹⁴ La Commissione ha facoltà di svolgere ispezioni in Svizzera nell'ambito di un accordo bilaterale UE-Svizzera.