



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 settembre 2007 (25.09)  
(OR. en)**

**13173/07**

**AVIATION 158**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Commissione europea  
Data: 21 settembre 2007  
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante  
Oggetto: Relazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni  
Seconda relazione sull'attuazione del regolamento (ce) n. 2320/2002 relativo alla sicurezza dell'aviazione civile

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 542 definitivo.

---

All.: COM(2007) 542 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.9.2007  
COM(2007) 542 definitivo

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

**SECONDA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)  
N. 2320/2002 RELATIVO ALLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE**

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

**SECONDA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)  
N. 2320/2002 RELATIVO ALLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE**

**1. INTRODUZIONE**

La minaccia terroristica sul trasporto aereo è quanto mai reale. Gli attentati sventati nel Regno Unito nell'agosto del 2006, nei quali dovevano essere utilizzati esplosivi liquidi posti in bagagli a mano per far esplodere diversi aerei in volo, illustrano, se ve ne fosse bisogno, che sarebbe pericoloso per l'Unione europea ridurre gli sforzi in materia di sicurezza aerea. La corretta applicazione delle misure di sicurezza di cui l'Unione si è dotata adottando il regolamento (CE) n. 2320/2002<sup>1</sup> rimane un obiettivo essenziale.

Nel settembre 2005 la Commissione ha adottato una prima relazione<sup>2</sup> sull'attuazione del regolamento (CE) n. 2320/2002, relazione che copriva il periodo febbraio 2004-giugno 2005. La presente seconda relazione copre il periodo luglio 2005-dicembre 2006 e si basa in particolare sulle conclusioni di una cinquantina di nuove ispezioni realizzate dalla Commissione. Essa permette di fare un bilancio esauriente dello stato della sicurezza nell'Unione europea quattro anni dopo l'entrata in vigore della legislazione europea.

La presente relazione conferma in particolare che l'attuazione della regolamentazione comunitaria ha permesso di aumentare notevolmente il livello medio di sicurezza negli aeroporti dell'Unione. I passeggeri aerei godono di un alto livello di sicurezza. Il sistema UE ha consentito di mantenere e di elaborare norme comuni che facilitano il viaggio riducendo al minimo le complicazioni derivanti dal variare delle norme di sicurezza da uno Stato membro all'altro.

**2. INSEGNAMENTI DA TRARRE DALLE ISPEZIONI DELLA COMMISSIONE NEL PERIODO  
2005/2006**

Dal febbraio 2004 (inizio delle ispezioni) la Commissione ha effettuato 89 ispezioni, tra cui 47 nuove ispezioni condotte tra luglio 2005 e dicembre 2006 nell'UE-25 e in Svizzera<sup>3</sup> (cfr. allegato 1). Finora in tutti gli Stati membri sono state effettuate da due a cinque ispezioni, sia

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile. GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

<sup>2</sup> COM(2005) 428 del 22 settembre 2005, Prima relazione sull'attuazione del regolamento (CE) n. 2320/2002 relativo alla sicurezza dell'aviazione civile.

<sup>3</sup> La Commissione è competente ad effettuare ispezioni in Svizzera conformemente ad un accordo bilaterale UE-Svizzera. Ispezioni simili a quelle condotte dalla Commissione, in numero di 11, sono state condotte anche in Norvegia e in Islanda dall'Autorità di vigilanza EFTA.

a livello delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dell'aviazione civile che a livello aeroportuale<sup>4</sup>.

## **2.1. Ispezioni delle autorità nazionali competenti**

È ormai possibile redigere una tabella esauriente del modo in cui gli Stati membri rispettano gli obblighi che loro incombono in materia di controllo di qualità, dato che le 10 autorità nazionali dei nuovi Stati membri che al momento della prima relazione non erano state oggetto di ispezioni, sono state nel frattempo ispezionate<sup>5</sup>. Le conclusioni formulate nel 2005 possono essere confermate: se da un lato l'attuazione degli obblighi regolamentari è abbastanza soddisfacente, dall'altro l'efficacia del controllo di qualità nazionale è insufficiente.

### *2.1.1. Attuazione degli obblighi regolamentari nell'ordinamento nazionale*

Le ispezioni delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dell'aviazione civile mirano a verificare la conformità dell'attuazione degli obblighi regolamentari comunitari nell'ordinamento nazionale, ossia ad accertare che il programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile<sup>6</sup>, il programma nazionale per il controllo di qualità<sup>7</sup>, i programmi di sicurezza degli aeroporti e dei vettori aerei<sup>8</sup> e il programma nazionale di formazione<sup>9</sup> siano conformi alla legislazione europea. In particolare è risultato che:

- i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui a volte si è dovuto modificare alcune disposizioni, devono essere regolarmente aggiornati per tenere conto dei nuovi requisiti comunitari derivanti da modifiche al regolamento (CE) n. 622/2003;
- il contenuto dei programmi nazionali per il controllo di qualità è nel complesso conforme dal punto di vista giuridico ai requisiti comunitari;
- i requisiti relativi ai metodi comuni per i controlli nazionali (annunciati o non annunciati, diversità dei controlli, classificazione dei risultati) sono previsti correttamente nella maggioranza degli Stati membri;
- la convalida dei programmi di sicurezza degli aeroporti è svolta in modo soddisfacente; la maggior parte dei programmi esaminati dagli ispettori della Commissione è stata oggetto di una revisione successiva all'entrata in vigore della legislazione europea;

---

<sup>4</sup> In Bulgaria e in Romania, paesi che hanno aderito all'UE il 1° gennaio 2007, le ispezioni verranno effettuate per la prima volta nel 2007.

<sup>5</sup> L'autorità competente nazionale del Lussemburgo non è stata ispezionata data la mancanza di un programma nazionale per il controllo di qualità; è stata pertanto avviata una procedura di infrazione.

<sup>6</sup> Articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2320/2002.

<sup>7</sup> Articolo 5, paragrafo 3, e articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2320/2002 e regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione, del 4 luglio 2003, recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44.

<sup>8</sup> Articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 2320/2002.

<sup>9</sup> Articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 2320/2002.

- i programmi di sicurezza delle compagnie aeree sono oggetto di una verifica disuguale da parte degli Stati membri, con una priorità per le compagnie la cui licenza dipende dallo Stato in questione;
- lo sviluppo e l'attuazione dei programmi nazionali di formazione alla sicurezza sono nel complesso soddisfacenti.

### 2.1.2. *Efficacia del controllo di qualità nazionale*

L'attuazione operativa dei programmi nazionali per il controllo di qualità presenta, invece, molte carenze spesso considerate gravi in sede di ispezione; l'efficacia del controllo nazionale di qualità è oggi strutturalmente insufficiente in una decina di Stati membri.

- In numerosi Stati membri, i controlli non sono né sufficientemente regolari né sufficientemente completi per rispondere alla sfida della sicurezza in loco, per stimolare gli operatori ad applicare pienamente le procedure e per offrire una visione oggettiva e completa della situazione a livello nazionale. Alcune autorità nazionali non utilizzano la competenza loro conferita di differenziare i metodi di controllo (controlli di sicurezza, ispezioni, test, azioni di verifica).
- In numerosi Stati membri la disponibilità di ispettori nazionali è nel complesso insufficiente per effettuare con la adeguata frequenza i compiti di controllo di qualità<sup>10</sup>; in troppi casi, ad esempio, una parte significativa dell'orario di lavoro degli ispettori è dedicata ad altri compiti, in particolare regolamentari. Ne derivano conseguenze negative dirette in termini di livello di conformità, di numero e di ambito dei controlli, nonché il rischio che i revisori non acquisiscano un'esperienza sufficiente.
- L'efficacia del processo di rettifica, vale a dire la rapidità con cui le carenze riscontrate sono state corrette, varia. Nella stragrande maggioranza degli Stati membri, i poteri esecutivi conferiti all'autorità competente non sono utilizzati con sufficiente determinazione. In alcuni Stati membri, le sanzioni sono imposte soltanto eccezionalmente, persino quando le rettifiche non vengono effettuate. Questa debolezza va di pari passo con l'insufficienza delle ispezioni di verifica in loco.

Questa situazione si ripercuote ovviamente sul livello di conformità alle disposizioni osservato in occasione delle ispezioni della Commissione negli aeroporti.

## 2.2. **Ispezioni negli aeroporti**

### 2.2.1. *Un campione rappresentativo*

Dal febbraio 2004 la Commissione ha effettuato 65 ispezioni aeroportuali in tutti gli Stati membri e in Svizzera. Le ispezioni hanno avuto luogo in 49 aeroporti diversi, corrispondenti approssimativamente al 10% dei circa 500 aeroporti europei con traffico commerciale. In 16 casi l'ispezione aeroportuale iniziale è stata seguita da un'ispezione di verifica intesa ad accertare che le carenze individuate in precedenza fossero state corrette. Nel periodo luglio 2005-dicembre 2006 sono state effettuate altre 36 ispezioni aeroportuali (in genere aeroporti aventi un ruolo chiave nel sistema aeroportuale degli Stati membri ispezionati), tra cui 13

---

<sup>10</sup> Gli ispettori nazionali della sicurezza aerea (a tempo parziale e a tempo pieno) sono oggi circa 350, provenienti dai servizi delle autorità nazionali competenti (EUR-25).

ispezioni di verifica. Si tratta in totale di un campione certamente limitato, ma che si iscrive correttamente nella prospettiva di un controllo di qualità comunitario sugli Stati membri, fissato dal regolamento (CE) n. 2320/2002.

Per effettuare le ispezioni, la Commissione ha potuto disporre di una decina di ispettori a tempo pieno e ha potuto far ricorso ai servizi di controllori nazionali che sono stati messi a disposizione in casi specifici<sup>11</sup>.

### 2.2.2. *Panoramica delle carenze constatate*

I risultati delle 23 nuove ispezioni iniziali effettuate dopo il luglio 2005 permettono di confermare i principali punti evidenziati nella prima relazione presentata dalla Commissione. Nel complesso, il livello di sicurezza nell'Unione europea è elevato. Ciò si deve ad una regolamentazione europea che in molti settori è più rigorosa e più dettagliata della regolamentazione internazionale stabilita nel quadro dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO)<sup>12</sup>. Il livello di sicurezza non è, tuttavia, uniforme dato che esistono differenze notevoli tra aeroporti: l'Europa non è dunque completamente al riparo dalle minacce. I requisiti essenziali, come il controllo al 100% dei passeggeri, del bagaglio a mano e del bagaglio da stiva sono applicati correttamente.

Le ispezioni effettuate nel 2006 permettono anche di confermare la prosecuzione della tendenza al miglioramento: nel complesso, infatti, il numero di casi di non conformità osservati sono diminuiti del 21% e la loro gravità del 17% rispetto al 2004<sup>13</sup>. Tuttavia, alcune misure non sono ancora applicate conformemente alla regolamentazione europea e vengono ancora regolarmente constatate carenze, che incidono sulla qualità generale delle misure di sicurezza. Si tratta pertanto di fare meglio piuttosto che fare di più.

- Si riscontrano carenze ricorrenti di gravità medio-bassa nelle procedure essenziali relative al controllo dell'accesso, alla protezione degli aeromobili, al controllo dei passeggeri e alla protezione dei bagagli da stiva.
- I casi più gravi di non conformità rispetto alla regolamentazione europea si riscontrano nel controllo del personale, nelle perquisizioni degli aeromobili, nel controllo dei bagagli a mano e delle merci. Accade ad esempio che in uno stesso aeroporto le procedure di controllo applicate ai membri del personale e ai passeggeri non siano le stesse, in quanto al personale si applicano metodi più flessibili che non permettono di individuare sistematicamente gli articoli proibiti.
- I test effettuati durante le ispezioni hanno consentito di confermare la necessità di un'armonizzazione tecnica delle attrezzature di sicurezza, che è stata avviata con l'approvazione di 2 regolamenti (cfr. punto 3.1).

---

<sup>11</sup> Sulla base dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1217/2003, circa 70 controllori nazionali sono oggi qualificati a partecipare a ispezioni puntuali della Commissione. Nel periodo luglio 2005-dicembre 2006 58 controllori nazionali hanno potuto partecipare a ispezioni iniziali; nel periodo febbraio 2004-giugno 2005 il numero era stato 32.

<sup>12</sup> Annesso 17 della convenzione di Montreal.

<sup>13</sup> Dati statistici che tengono conto dei settori di sicurezza ai sensi dei paragrafi di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002.

- Infine, determinate disposizioni della regolamentazione sono apparse poco precise ad alcuni operatori. Anche su questo aspetto la regolamentazione è stata integrata (cfr. punto 3.2).

Le ragioni delle carenze sono varie: il fattore umano è chiaramente all'origine di numerosi casi di non conformità, ad esempio la non individuazione di articoli proibiti al momento del passaggio dei bagagli a mano ai raggi X. È pertanto necessario uno sforzo permanente di controllo, di formazione e di sensibilizzazione al rischio terroristico. Numerose carenze sono dovute anche alla necessità di procedere ai vari controlli di sicurezza in un minimo di tempo e al ritmo sostenuto delle rotazioni degli aeromobili, che costituiscono anche limitazioni operative importanti. Infine, alcune carenze sono da ricondurre anche direttamente all'insufficienza o all'assenza pura e semplice di un controllo di qualità nazionale dall'entrata in vigore della legislazione europea, dato che un controllo di qualità efficace richiede una verifica sul posto.

### *2.2.3. Gravità delle carenze e attivazione dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 1486/2003*

La gravità delle carenze individuate non deve essere sottovalutata: nove ispezioni iniziali su dieci portano ancora all'individuazione di carenze gravi aventi ripercussioni sulla catena di sicurezza. Tenuto conto del principio del controllo unico di sicurezza sotteso all'applicazione del regolamento (CE) n. 2320/2002, le carenze hanno spesso un impatto negativo diretto sulla sicurezza degli altri aeroporti dell'Unione.

È per questo che, conformemente alla regolamentazione<sup>14</sup>, la Commissione impone agli Stati membri interessati la rettifica immediata, se la gravità della carenza lo richiede. Se le rettifiche non vengono effettuate immediatamente, tutti gli altri Stati membri sono costretti ad adottare misure compensative, spesso costose, nei loro aeroporti. Pertanto a partire dal 2004 l'articolo 15 del regolamento (CE) n. 1486/2003 è stato attivato 17 volte dalla Commissione, ma soltanto 4 volte nel periodo coperto della presente seconda relazione. Questa evoluzione conferma una volontà più forte degli Stati membri di risolvere le carenze più gravi il più rapidamente possibile una volta constatate. Questa evoluzione rappresenta un successo importante.

### *2.2.4. Ispezioni di verifica e processo di rettifica*

Come già constatato nella relazione del 2005, è motivo di compiacimento il fatto che gli Stati membri accolgano favorevolmente le relazioni di ispezione della Commissione. Per misurare l'efficienza del processo di rettifica dei casi di non conformità riscontrati in occasione delle ispezioni, che costituisce la fase finale delle ispezioni, la Commissione ha proceduto nei diciotto mesi coperti dalla presente relazione a 13 ispezioni di verifica effettuate in 13 Stati membri diversi. Queste ispezioni hanno permesso di concludere che:

- il livello di rettifica è largamente insufficiente: accade spesso che gli Stati membri annuncino che le correzioni imposte dalla Commissione sono state effettuate e che sono

---

<sup>14</sup> L'articolo 15 del regolamento (CE) n. 1486/2003 della Commissione, del 22 agosto 2003, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile stabilisce che "Qualora durante un'ispezione si riscontri una grave carenza che si ritiene possa avere un impatto significativo sul livello generale della sicurezza dell'aviazione civile nella Comunità, la Commissione informa immediatamente le autorità competenti." GU L 213 del 23.8.2003, pag. 3.

stati realizzati controlli nazionali di verifica, quando in realtà soltanto una parte delle carenze gravi è stata effettivamente corretta in modo soddisfacente;

- le misure di sicurezza più difficili da correggere sono spesso relative al controllo del personale e alla sicurezza degli aeromobili;
- la durata media del processo di rettifica delle carenze è abbastanza lunga, leggermente superiore ad un anno; esistono tuttavia differenze sostanziali che rivelano spesso il dinamismo dell'autorità nazionale competente e degli operatori interessati.

Se il processo di rettifica è insoddisfacente (livello di conformità troppo basso, durata del processo di rettifica troppo lunga), è opportuno che la Commissione, una volta esauriti gli altri mezzi, avvii la procedura di infrazione contro lo Stato membro interessato. La Commissione ha dovuto procedere in tal modo due volte, nel 2005 e nel 2006, per spingere l'autorità nazionale competente a far uso dei poteri esecutivi conferitile dal programma nazionale per il controllo di qualità<sup>15</sup>.

### **3. EVOLUZIONE DELLA REGOLAMENTAZIONE NEL 2006**

L'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2320/2002<sup>16</sup> prevede che la Commissione adotti le misure necessarie per l'attuazione e l'adeguamento tecnico delle norme fondamentali comuni stabilite nell'allegato dello stesso regolamento in conformità alla procedura di comitato di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE<sup>17</sup> del Consiglio (procedura del comitato di regolamentazione). La Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri istituito ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 2320/2002. Questa procedura permette una rapida adozione delle misure man mano che ne sorge l'esigenza.

Tra il luglio 2005 e il dicembre 2006 il comitato si è riunito 12 volte, assistendo la Commissione nell'elaborazione della normativa sulla sicurezza aerea. Nel 2006 nel corso del suo lavoro il comitato ha espresso pareri favorevoli sull'adozione da parte della Commissione di sei regolamenti applicativi. Nel quadro del processo di adozione si è proceduto ad informare il Parlamento europeo, conformemente all'articolo 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio<sup>18</sup>.

#### **3.1. Norme per i principali tipi di attrezzature di sicurezza**

Due regolamenti sono il frutto del lavoro continuo svolto dalla Commissione al fine di inserire nel regolamento (CE) n. 622/2003 norme di efficienza per i principali tipi di attrezzature di sicurezza utilizzati negli aeroporti dell'UE. Tali norme assicureranno uno standard di base per le attrezzature di questo tipo in uso in tutta l'UE e contribuiranno a migliorare i risultati dei test effettuati durante le ispezioni:

---

<sup>15</sup> Procedure avviate contro il Lussemburgo e la Finlandia.

<sup>16</sup> GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

<sup>17</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>18</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- il regolamento (CE) n. 1448/2006<sup>19</sup> della Commissione, adottato il 29 settembre 2006 ed entrato in vigore il 20 ottobre 2006, definisce i requisiti di efficienza delle apparecchiature di rilevamento di esplosivi (EDS) in uso negli aeroporti comunitari;
- il regolamento (CE) n. 1862/2006<sup>20</sup> della Commissione, adottato il 15 dicembre 2006 ed entrato in vigore il 5 gennaio 2007, definisce i requisiti operativi dei portali elettromagnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD) in uso negli aeroporti comunitari.

### **3.2. Lacune nella normativa vigente evidenziate dalle ispezioni della Commissione**

Due regolamenti derivano, in parte, dalle ispezioni della Commissione che avevano permesso di rilevare carenze o debolezze della legislazione vigente. A tale riguardo, le informazioni trasmesse dagli ispettori della Commissione e l'analisi dei risultati delle ispezioni condotte dalla Commissione hanno sottolineato la necessità di precisare i requisiti in alcuni casi:

- il regolamento (CE) n. 240/2006<sup>21</sup> della Commissione, adottato il 10 febbraio 2006 ed entrato in vigore il 3 marzo 2006, precisa le procedure di sicurezza che si applicano ai veicoli che accedono alle "aree sterili" degli aeroporti;
- il regolamento (CE) n. 831/2006<sup>22</sup> della Commissione, adottato il 2 giugno 2006 ed entrato in vigore il 1° gennaio 2007, fissa norme più armonizzate in materia di sicurezza del trasporto aereo di merci.

### **3.3. Progresso tecnologico nel settore della sicurezza aerea**

I requisiti imposti dalla normativa comunitaria non dovrebbero ostacolare il progresso tecnologico nel settore della sicurezza aerea. Su richiesta del settore, con il pieno sostegno della Commissione e degli Stati membri, è stata trovata una soluzione normativa in proposito. Il regolamento (CE) n. 65/2006<sup>23</sup> autorizza, a condizioni ben precise, gli Stati membri a derogare alle norme tecniche fissate dalla legislazione a fini di sperimentazione di nuove tecnologie. Le sperimentazioni sono autorizzate per un periodo massimo di 30 mesi, dopo il quale deve essere deciso se inserire o no la nuova tecnologia nel diritto comunitario come metodo di sicurezza accettato.

### **3.4. Rischio costituito dagli esplosivi liquidi**

Il regolamento (CE) n. 1546/2006<sup>24</sup> della Commissione, adottato il 4 ottobre 2006 ed entrato in vigore il 6 novembre 2006, è stato adottato a seguito dei fatti verificatisi nel Regno Unito il 10 agosto 2006. Quel giorno i servizi segreti britannici hanno sventato un piano terroristico mirante a fare esplodere in volo diversi aerei tramite esplosivi liquidi fabbricati artigianalmente a partire da prodotti chimici domestici.

I servizi della Commissione hanno allora consultato i maggiori esperti scientifici e tecnici europei in materia di sicurezza aerea sul metodo migliore per affrontare una tale minaccia. Gli Stati membri e le associazioni di rappresentanza degli aeroporti, delle compagnie aeree e degli

---

<sup>19</sup> GU L 271 del 30.9.2006, pag. 31.

<sup>20</sup> GU L 358 del 16.12.2006, pag. 36.

<sup>21</sup> GU L 40 dell'11.2.2006, pag. 3.

<sup>22</sup> GU L 150 del 3.6.2006, pag. 4.

<sup>23</sup> GU L 11 del 17.1.2006, pag. 4.

<sup>24</sup> GU L 286 del 17.10.2006, pag. 6.

esercenti degli aeroporti hanno contribuito alla riflessione sul modo in cui minimizzare gli effetti negativi che ogni nuova regolamentazione in materia potrebbe avere sul trasporto aereo nella Comunità. Viva preoccupazione ha suscitato l'assenza sul mercato di attrezzature o tecnologie provate in grado di individuare con rapidità e precisione la presenza di esplosivi liquidi in un recipiente sigillato ermeticamente. Il regolamento, che limita a 100ml per contenitore la quantità di liquido che può essere trasportata da ogni passeggero e che introduce l'obbligo di introdurre tutti i contenitori in una busta di plastica trasparente e richiudibile di una capacità massima di 1 litro, deve essere riesaminato ogni sei mesi alla luce dei progressi tecnici, delle conseguenze operative per gli aeroporti e delle ripercussioni sui passeggeri.

Per il lavoro tecnico preparatorio la Commissione ha anche avviato studi sulla creazione di una banca dati sul trasporto aereo per gli speditori noti, sull'utilizzo dei cani addestrati e sul concetto di "viaggiatore fidato".

#### **4. QUESTIONI PER IL FUTURO**

Nel 2007 dovrebbero essere seguite varie piste di azione, in particolare:

- Azioni relative all'efficienza del controllo di qualità da parte delle autorità competenti degli Stati membri.

Il controllo di qualità degli Stati membri è emerso finora come l'anello debole dell'architettura generale della sicurezza dell'aviazione civile. Il suo rafforzamento dovrebbe pertanto avere un effetto leva. È indispensabile in particolare che gli Stati svolgano azioni di controllo della qualità conformi ai requisiti comunitari e diffondano i relativi risultati in tutti i loro aeroporti. Ciò richiede anche che la messa a disposizione delle risorse umane necessarie in termini di ispettori vada di pari passo con l'utilizzazione di poteri esecutivi adeguati. Potrà anche essere incoraggiata la cooperazione tra Stati membri in materia di controllo al fine di procedere ad un controllo regolare degli operatori che svolgono la loro attività su scala UE. La Commissione, da parte sua, proseguirà con le ispezioni e avvierà procedure di infrazione quando necessario.

- Azioni relative al miglioramento del quadro regolamentare vigente.

Al fine di rafforzare la complementarità dei controlli di qualità comunitario e nazionali, sarà necessario anche rivedere i regolamenti (CE) n. 1486/2003 e n. 1217/2003. Occorrerà precisare maggiormente i requisiti relativi ai metodi dei controlli nazionali, alle rettifiche delle carenze e alla proporzionalità del controllo di qualità in rapporto al sistema aeroportuale nazionale.

In secondo luogo, tenuto conto dell'importanza del fattore umano per la qualità del processo di controllo di sicurezza, la Commissione sta studiando proposte intese a migliorare i requisiti di formazione del personale di sicurezza.

Infine, la Commissione auspica che il regolamento (CE) n. 622/2003 venga regolarmente sviluppato in modo da poter adeguare i requisiti di sicurezza ogni qualvolta il progresso tecnico o la necessità di ulteriori precisazioni a livello comunitario lo giustifichino.

In generale, sulla base delle esperienze operative acquisite e di valutazioni attualizzate dei rischi, la Commissione intende riesaminare la necessità di mantenere l'attuale serie di requisiti

regolamentari nel settore della sicurezza aerea. Negli ultimi anni, ripetuti incidenti hanno reso necessaria l'adozione di misure di emergenza per fare fronte alle minacce immediate, il che ha esercitato una notevole pressione sulle risorse disponibili per i controlli di sicurezza e sui requisiti operativi negli aeroporti. È chiaro, tuttavia, che la revisione di alcuni dei requisiti vigenti, e la loro successiva abolizione o ridefinizione, potrà essere realizzata solo dopo l'adozione della proposta della Commissione di un nuovo regolamento-quadro semplificato e più flessibile, che segue attualmente l'iter legislativo.

Se si potesse estendere il concetto intra-UE della sicurezza a sportello unico ai paesi terzi che condividono la stessa concezione e che applicano standard equivalenti di elevata sicurezza si avrebbero notevoli possibilità di semplificazione operativa. La Commissione sta lavorando attivamente a questo concetto e spera di ottenere i primi risultati a tempo debito dopo l'adozione del nuovo regolamento-quadro.

**ALLEGATO 1. Ispezioni della Commissione nei singoli Stati membri al 31/12/2006**

<b>Stati membri</b>	<b>Numero di ispezioni 2004 - 06/2005 (incl. ispezioni di verifica)</b>	<b>Numero di ispezioni 07/2005 - 12/2006 (incl. ispezioni di verifica)</b>	<b>TOTALE ispezioni 2004/2006 (incl. ispezioni di verifica)</b>
Belgio	2	1	3
Repubblica ceca	1	1	2
Danimarca	2	2	4
Germania	3	3	6
Estonia	-	2	2
Grecia	3	3	6
Spagna	3	1	4
Francia	3	3	6
Irlanda	2	2	4
Italia	2	3	5
Cipro	1	2	3
Lettonia	1	2	3
Lituania	1	2	3
Lussemburgo	2	-	2
Ungheria	1	1	2
Malta	1	1	2
Paesi Bassi	2	1	3
Austria	3	2	5
Polonia	1	3	4
Portogallo	2	1	3
Slovenia	1	2	3
Slovacchia	-	2	2
Finlandia	1	3	4
Svezia	2	1	3
Regno Unito	2	2	4
Svizzera	-	1	1
<b>TOTALE:</b>	<b>42*</b>	<b>47*</b>	<b>89</b>

\* I dati non comprendono le due valutazioni tecniche di Bulgaria e Romania che hanno avuto luogo nel quadro della preparazione dell'adesione di questi paesi all'Unione europea il 1° gennaio 2007.