



Bruxelles, 23 ottobre 2018  
Sostituisce l'avviso pubblicato il 5 luglio  
2018

## **AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI**

### **RECESSO DEL REGNO UNITO E NORME UNIONALI NEI SETTORI DELLA SICUREZZA AEREA E DELLA SICUREZZA MARITTIMA**

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Salvo che un accordo di recesso ratificato<sup>1</sup> preveda una data diversa, la totalità del diritto primario e derivato dell'Unione cesserà quindi di applicarsi al Regno Unito alle ore 00.00 del 30 marzo 2019 (ora dell'Europa centrale) ("data del recesso")<sup>2</sup>. Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo"<sup>3</sup>.

La preparazione al recesso è una questione che non riguarda soltanto l'Unione europea e le autorità nazionali, ma anche i privati.

Poiché regna notevole incertezza, in particolare circa il contenuto di un eventuale accordo di recesso, si richiama l'attenzione dei gestori aeroportuali dell'Unione, degli operatori che prestano servizi negli aeroporti unionali e dei soggetti che forniscono beni e/o servizi agli aeroporti unionali o tramite questi ultimi (sicurezza aerea), come pure degli operatori che offrono servizi di trasporto marittimo (sicurezza marittima) sulle ripercussioni giuridiche di cui si dovrà tenere conto quando il Regno Unito diventerà un paese terzo.

Fatto salvo il regime transitorio che potrà essere previsto nell'eventuale accordo di recesso, le norme unionali nel settore della sicurezza aerea e della sicurezza marittima non si applicheranno più al Regno Unito dalla data del recesso. Le conseguenze saranno, in particolare, le seguenti<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> I negoziati per un accordo di recesso con il Regno Unito sono in corso.

<sup>2</sup> A norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea, il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, può decidere all'unanimità che i trattati cessino di applicarsi in una data successiva.

<sup>3</sup> Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea.

<sup>4</sup> Si richiama l'attenzione dei portatori di interessi sul fatto che i servizi della Commissione hanno pubblicato avvisi su altri aspetti connessi al recesso del Regno Unito e sulle conseguenze per il trasporto aereo e marittimo, tra cui la sicurezza dei trasporti, l'accesso ai trasporti e i diritti dei passeggeri. Tutti gli avvisi sono disponibili al seguente indirizzo: [https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness\\_en](https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness_en).

## 1. SICUREZZA AEREA

Il regolamento (CE) n. 300/2008<sup>5</sup> stabilisce regole e norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea e procedure per monitorarne l'attuazione.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione<sup>6</sup> stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea di cui all'articolo 4 e all'allegato del regolamento (UE) n. 300/2008.

A decorrere dalla data del recesso, le regole e le norme unionali relative alla sicurezza aerea per quanto riguarda i passeggeri, i bagagli e le merci in provenienza da un paese terzo, in particolare in trasferimento su un volo in coincidenza, si applicheranno ai passeggeri, ai bagagli e alle merci in provenienza dal Regno Unito. Ciò comporta, in particolare, quanto segue a decorrere dalla data del recesso.

- Ispezione dell'aeromobile: conformemente al punto 3.1.1.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, un aeromobile che arriva in una parte critica dal Regno Unito verrà sottoposto ad un'ispezione di sicurezza in qualsiasi momento dopo lo sbarco dei passeggeri dall'area che deve essere ispezionata e/o lo scarico della stiva.

Quanto sopra non si applicherà più qualora, ad un certo punto, il Regno Unito dovesse figurare nell'elenco di cui all'appendice 3-B dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

- Bagaglio da stiva: conformemente al capitolo 5 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, il bagaglio da stiva di un volo di ritorno dal Regno Unito sarà sottoposto alla procedura di screening di sicurezza quando deve essere trasferito su un volo in coincidenza. Ciò significa che, prima di essere caricato in un aeromobile per il volo successivo, il bagaglio da stiva deve essere sottoposto ad un ulteriore screening in conformità alle norme dell'Unione.

Quanto sopra non si applicherà più qualora, ad un certo punto, il Regno Unito dovesse figurare nell'elenco di cui all'appendice 5-A dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

- Passeggeri e loro bagaglio a mano: conformemente al capitolo 4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, i passeggeri di un volo in provenienza dal Regno Unito dovranno essere sottoposti a un'altra procedura di screening quando si trasferiscono su un volo in coincidenza.

Quanto sopra non si applicherà più qualora, ad un certo punto, il Regno Unito dovesse figurare nell'elenco di cui all'appendice 4-B dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

---

<sup>5</sup> 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

<sup>6</sup> 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 (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1).

- Merci e posta – Approvazione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti nell'Unione: conformemente ai punti 6.3 e 6.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, i soggetti con sede nell'Unione approvati come agenti regolamentati e mittenti conosciuti da uno Stato membro dell'Unione sono riconosciuti in tutti gli Stati membri dell'Unione.

Il riconoscimento in tutti gli Stati membri delle approvazioni da parte dell'autorità competente del Regno Unito perderà validità a decorrere dalla data del recesso. Gli agenti regolamentati e i mittenti conosciuti approvati dall'autorità competente del Regno Unito non faranno più parte della catena logistica sicura dell'Unione.

- Merci e posta nonché forniture per l'aeroporto e provviste di bordo – Approvazioni dei validatori della sicurezza aerea dell'Unione: conformemente al capitolo 11.6 (punto 11.6.4.2) dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, le persone fisiche e giuridiche approvate come validatori della sicurezza aerea UE da uno Stato membro dell'Unione sono riconosciute in tutti gli Stati membri dell'Unione.

Il riconoscimento in tutti gli Stati membri delle approvazioni dei validatori della sicurezza aerea UE da parte dell'autorità competente del Regno Unito perderà validità a decorrere dalla data del recesso. I titolari di tali approvazioni non saranno più autorizzati ad effettuare convalide ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

- Merci e posta - Designazione dei vettori aerei: conformemente al punto 6.8.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, i vettori aerei (indipendentemente dal fatto che siano stabiliti nell'Unione, nel Regno Unito o in un altro paese terzo) che trasportano merce e posta aerea da un aeroporto situato nel Regno Unito verso l'Unione, dovranno essere designati dall'autorità competente di uno Stato membro dell'UE-27 (cioè l'Unione europea senza il Regno Unito) come "vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo" (ACC3) e provvedere all'attuazione di determinate misure di sicurezza. La designazione ACC3 è basata su un processo denominato "convalida ai fini della sicurezza aerea UE", consistente in una valutazione del programma di sicurezza dell'operatore e di una verifica in loco delle operazioni relative alla sicurezza nel luogo in questione (aeroporto di partenza o deposito).

Quanto sopra non si applicherà più qualora, ad un certo punto, il Regno Unito dovesse figurare nell'elenco di cui alle appendici 6-Fi o 6-Fii dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

- Merci e posta - Designazione dei soggetti e degli operatori che fanno parte della catena logistica del vettore aereo ACC3: conformemente ai punti 6.8.4 e 6.8.5 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, i soggetti e gli operatori che fanno parte della catena logistica del summenzionato vettore aereo ACC3 dovranno essere designati come "mittenti conosciuti di un paese terzo" (KC3) o "agente regolamentato di un paese terzo" (RA3) dall'autorità competente di uno Stato membro dell'UE-27. Le designazioni RA3/KC3 sono basate su un processo denominato "convalida ai

fini della sicurezza aerea UE", consistente in una valutazione del programma di sicurezza dell'operatore e di una verifica in loco delle operazioni relative alla sicurezza nel luogo in questione (aeroporto di partenza o deposito).

Quanto sopra non si applicherà più qualora, ad un certo punto, il Regno Unito dovesse figurare nell'elenco di cui alle appendici 6-Fi o 6-Fii dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

- Merci e posta - Riconoscimento delle designazioni ACC3/KC3/RA3: conformemente ai punti 6.3.1.6, 6.4.1.6, 6.8.1.5 e 6.8.4.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, le designazioni ACC3/KC3/RA3 da parte dell'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione sono riconosciute in tutti gli Stati membri dell'Unione.

Il riconoscimento in tutti gli Stati membri delle designazioni da parte dell'autorità competente del Regno Unito perderà validità a decorrere dalla data del recesso. Ne consegue che tutti i vettori e gli operatori merci di paesi terzi designati dall'autorità del Regno Unito dovranno essere titolari, a decorrere dalla data del recesso, dello status ACC3/KC3/RA3 accordato dall'autorità competente di uno Stato membro dell'UE-27.

- Fornitori regolamentati: conformemente al capitolo 8.1.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, i fornitori regolamentati (alcuni fornitori degli aeroporti e delle provviste di bordo) devono essere approvati dall'autorità competente. A norma del punto 8.1.3.5 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, l'approvazione di un fornitore regolamentato da parte di uno Stato membro dell'Unione è riconosciuta in tutti gli Stati membri dell'Unione.

Il riconoscimento in tutti gli Stati membri delle approvazioni da parte dell'autorità competente del Regno Unito perderà validità a decorrere dalla data del recesso. Ne consegue che i fornitori regolamentati approvati dall'autorità competente del Regno Unito dovranno ottenere, a decorrere dalla data del recesso, l'approvazione da parte di un'autorità competente di uno Stato membro dell'UE-27.

## 2. SICUREZZA MARITTIMA

Il regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali<sup>7</sup> e la direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti<sup>8</sup> stabiliscono le norme unionali sulla sicurezza marittima.

- L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 725/2004 dispone che l'autorità competente per la sicurezza marittima dello Stato membro è tenuta ad esigere dalle navi che annunciano la loro intenzione di entrare in un porto la comunicazione di

---

<sup>7</sup> Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6).

<sup>8</sup> Direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 28).

determinate informazioni di sicurezza. A norma dell'articolo 7, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 725/2004, gli Stati membri possono chiedere agli altri Stati membri, per i servizi di linea internazionali operati tra di loro, di esentare tali servizi dalla comunicazione delle summenzionate informazioni di sicurezza. A decorrere dalla data del recesso, il Regno Unito non potrà più avvalersi di tale possibilità prevista dal regolamento (CE) n. 725/2004. Ciò significa che, a decorrere dalla data del recesso, tutti i servizi di linea rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 725/2004, come i collegamenti via traghetto tra il Regno Unito e gli Stati membri dell'Unione, saranno soggetti alla comunicazione obbligatoria delle informazioni di sicurezza di cui al medesimo regolamento.

- Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 2005/65/CE, il personale addetto alle ispezioni di sicurezza o al trattamento di informazioni riservate (compreso il personale degli organismi di sicurezza riconosciuti, cfr. articolo 11 della direttiva 2005/65/CE) deve essere sottoposto a una verifica di sicurezza da parte dello Stato membro di cui l'interessato è cittadino. Ciò significa che il personale del Regno Unito (titolare di un'autorizzazione di sicurezza del Regno Unito) non può più effettuare le ispezioni di sicurezza di cui a tale direttiva. Lo stesso vale per le ispezioni di cui al regolamento (CE) n. 725/2004 [per l'osservanza del Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS)], a norma dell'articolo 12 del medesimo regolamento.

I siti web della Commissione sulla sicurezza aerea ([https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en)) e sulla sicurezza marittima ([https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en)) riportano informazioni generali sulle norme in materia di sicurezza dei trasporti nell'Unione. Se necessario, tali pagine saranno aggiornate con ulteriori informazioni.

Commissione europea  
Direzione generale Mobilità e trasporti