



Bruxelles, 9 agosto 2021
REV3 - sostituisce l'avviso (REV2) datato
28 aprile 2020¹

AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI

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

Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea ed è divenuto un "paese terzo"². L'accordo di recesso³ prevedeva un periodo di transizione che è terminato il 31 dicembre 2020. L'accordo di recesso prevedeva anche disposizioni relative alla separazione che sono divenute applicabili alla fine del periodo di transizione. Durante il periodo di transizione l'Unione europea e il Regno Unito hanno negoziato un accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione firmato il 30 dicembre 2020 e applicato in via provvisoria dal 1° gennaio 2021 fino alla sua entrata in vigore il 1° maggio 2021⁴.

L'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione ha instaurato una relazione che, in termini di condizioni di accesso al mercato, è ben diversa dalla partecipazione del Regno Unito al mercato interno⁵, all'unione doganale dell'Unione e al regime dell'IVA e delle accise.

Si richiama pertanto l'attenzione di tutti i portatori di interessi, e in particolare degli operatori economici, sulla situazione giuridica applicabile dalla fine del periodo di transizione.

¹ L'avviso REV 3 chiarisce la situazione creatasi in seguito alla conclusione dell'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea e il Regno Unito e il regime di sicurezza della merce e posta aerea consegnata con trasporti di superficie in un aeroporto dell'UE per carico a bordo di un aeromobile.

² Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea. Tuttavia, ai fini del regime di sicurezza aerea dell'UE, l'Islanda, la Norvegia, il Liechtenstein e la Svizzera sono considerati parte dell'Unione.

³ Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7) ("accordo di recesso").

⁴ GU L 149 del 30.4.2021, pag. 10.

⁵ In particolare, un accordo di libero scambio non contempla concetti di mercato interno (nel settore delle merci e dei servizi) quali il reciproco riconoscimento, il "principio del paese d'origine" e l'armonizzazione. Parimenti esso non elimina le formalità e i controlli doganali, compresi quelli sull'origine delle merci e relativi apporti, né i divieti e le restrizioni all'importazione e all'esportazione.

Dalla fine del periodo di transizione non si applicano più al Regno Unito le norme unionali nei settori della sicurezza aerea e della sicurezza marittima. L'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione non ha apportato cambiamenti al riguardo. Le conseguenze sono in particolare le seguenti.

1. SICUREZZA AEREA

Il regolamento (CE) n. 300/2008⁶ stabilisce regole e norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea e procedure per monitorarne l'attuazione. Il regolamento (UE) 2015/1998⁷ 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.

Il regolamento (UE) 2019/413⁸ modifica il regolamento (UE) 2015/1998 per quanto riguarda i paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile. Ai fini di questo quadro giuridico il Regno Unito figura come paese terzo che l'UE considera applicare, dalla fine del periodo di transizione, norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile per quanto riguarda la sicurezza dell'aeromobile, i passeggeri e il bagaglio a mano, il bagaglio da stiva, le merci e la posta, come descritto di seguito.

1.1. Sicurezza dell'aeromobile, passeggeri, bagaglio a mano e bagaglio da stiva

Il regolamento (CE) n. 300/2008 prevede il controllo di sicurezza/l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile⁹, il controllo dei passeggeri in transito diretto e indiretto e del bagaglio a mano¹⁰, e il controllo del bagaglio da stiva in transito indiretto¹¹, tranne qualora l'aereo arrivi da un paese terzo iscritto dalla Commissione nell'elenco.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/413 della Commissione, del 14 marzo 2019, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda i paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile (GU L 73 del 15.3.2019, pag. 98).

⁹ Allegato, punto 3.1, del regolamento (CE) n. 300/2008; allegato, punto 3.1.1, della decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

¹⁰ Allegato, punto 4.1.1, 4.1.2, lettera b), e punto 4.1.3, lettera d), del regolamento (CE) n. 300/2008; allegato, punto 4.0.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

¹¹ Allegato, punto 5.1.1, 5.1.2, lettera b), e punto 5.1.3, lettera d), del regolamento (CE) n. 300/2008; allegato, punto 5.0.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

Il Regno Unito figura ormai negli elenchi dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, appendici 3-B, 4-B e 5-A¹².

Di conseguenza dalla fine del periodo di transizione gli aeromobili, i passeggeri, il bagaglio a mano e il bagaglio da stiva su voli provenienti dal Regno Unito non devono subire ulteriori ispezioni o controlli, se in transito indiretto nell'UE.

1.2. Merci e posta, provviste di bordo

Il Regno Unito figura ormai negli elenchi dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, appendice 6-Fi. In forza di tali elenchi, l'Unione europea riconosce la merce e la posta aerea messa in sicurezza conformemente alla catena logistica sicura del Regno Unito. Ciò vale per:

- (a) merci e posta che arrivano negli aeroporti dell'UE per via aerea nell'ambito di operazioni di transito diretto o indiretto; e
- (b) il trasporto di superficie di merce e posta aerea sicura consegnata in un aeroporto dell'UE per essere caricata a bordo di un aeromobile, a condizione che sia trasportata con la stessa lettera di trasporto aereo¹³, secondo il modello *Air Cargo Road Feeder Service* (aviocamionamento); e
- (c) merce e posta aeree sicure consegnate da agenti regolamentati e mittenti conosciuti approvati nel Regno Unito, a condizione che l'agente regolamentato o vettore aereo dell'UE che riceve la consegna presso l'aeroporto dell'Unione sia in grado di verificare lo status attivo del soggetto che effettua la consegna e che siano stati applicati tutti i controlli di sicurezza di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, allegato, punto 6.3.2.

1.2.1. Designazione ACC3 di un vettore aereo e designazioni RA3 e KC3 di soggetti e operatori che fanno parte della catena logistica di un ACC3

Conformemente al punto 6.8.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998, i vettori aerei (indipendentemente dal fatto che siano stabiliti nell'UE, nel Regno Unito o in altro paese terzo) che trasportano merce e posta aerea da un aeroporto situato in un paese terzo verso l'UE, devono essere designati dall'autorità competente di uno Stato membro dell'UE 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.

¹² Regolamento (UE) 2019/413.

¹³ Conformemente alla Convenzione di Chicago, annesso 9 dell'ICAO, pratica raccomandata 4.2: *Per quanto riguarda le merci che circolano trasportate sia per via aerea che in superficie in base a una lettera di trasporto aereo, gli Stati contraenti dovrebbero applicare gli stessi regolamenti e le stesse procedure nello stesso modo in cui sono applicati alle merci che circolano esclusivamente per via aerea.*

Ciò non è necessario se il paese terzo figura negli elenchi dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998, appendici 6-Fi o 6-Fii.

Il Regno Unito figura ormai negli elenchi dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, appendice 6-Fi¹⁴.

Di conseguenza dalla fine del periodo di transizione non è più necessaria la designazione ACC3 per il trasporto di merci o posta su voli provenienti dal Regno Unito e gli operatori di terra che alimentano la catena logistica di vettori aerei che trasportano merci e posta dal Regno Unito nell'UE non devono più essere designati "agente regolamentato di un paese terzo" (RA3) e/o "mittente conosciuto di paese terzo" (KC3) né essere soggetti al procedimento di convalida ai fini della sicurezza aerea UE.

1.2.2. Approvazione dei validatori della sicurezza aerea UE

Conformemente al capitolo 11.6 (punto 11.6.4.2) dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998, le persone fisiche e giuridiche approvate come validatori della sicurezza aerea UE da uno Stato membro dell'UE sono riconosciute in tutti gli Stati membri dell'UE.

I validatori della sicurezza aerea approvati dal Regno Unito non sono più riconosciuti nell'UE a decorrere dalla fine del periodo di transizione.

Le convalide ai fini della sicurezza aerea UE effettuate prima della fine del periodo di transizione, comprese le relazioni di convalida dell'UE rilasciate prima di tale data, restano valide ai fini della designazione di vettori aerei, operatori e soggetti convalidati.

1.2.3. Approvazione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti nell'UE

Conformemente ai capitoli 6.3 e 6.4 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998, i soggetti con sede nell'UE approvati da uno Stato membro dell'UE come agenti regolamentati e mittenti conosciuti sono riconosciuti in tutti gli Stati membri e figurano nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Gli agenti regolamentati e i mittenti conosciuti approvati dall'autorità competente del Regno Unito non figurano più nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica dalla fine del periodo di transizione.

1.2.4. Riconoscimento delle designazioni ACC3/KC3/RA3 da parte del Regno Unito

Conformemente ai punti 6.8.1.5 e 6.8.4.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, le

¹⁴ Regolamento (UE) 2019/413.

designazioni ACC3/KC3/RA3 attribuite dall'autorità competente di uno Stato membro dell'UE sono riconosciute in tutti gli Stati membri.

Le designazioni ACC3/KC3/RA3 attribuite dall'autorità competente del Regno Unito non sono più riconosciute dagli Stati membri dell'UE dalla fine del periodo di transizione. Ne consegue che dalla fine del periodo di transizione tutti i vettori e gli operatori merci di paesi terzi designati dall'autorità del Regno Unito devono essere titolari dello status ACC3/KC3/RA3 riconosciuto dall'autorità competente di uno Stato membro dell'UE.

I servizi della Commissione sosterranno le amministrazioni degli Stati membri nel processo di riattribuzione dell'attuale competenza del Regno Unito per la designazione di vettori aerei, agenti regolamentati di paesi terzi e mittenti conosciuti di paesi terzi, agevolando la transizione amministrativa.

1.2.5. Fornitori regolamentati

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

Le approvazioni dell'autorità competente del Regno Unito non sono più riconosciute da uno Stato membro dell'UE dalla fine del periodo di transizione.

2. SICUREZZA MARITTIMA

Il regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali¹⁵ e la direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti¹⁶ 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 a esigere dalle navi che annunciano la loro intenzione di entrare in un porto la comunicazione di 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 che ai servizi di linea interazionali operati tra loro sia concessa un'esenzione dall'obbligo di presentare tali informazioni di sicurezza. Dalla fine

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

del periodo di transizione il Regno Unito non può più avvalersi di tale possibilità prevista dal regolamento (CE) n. 725/2004. Ciò significa che dalla fine del periodo di transizione 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'UE, sono 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) e sulla sicurezza marittima (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en) riportano informazioni generali sulla legislazione dell'Unione applicabile alla sicurezza dei trasporti. Se necessario tali pagine saranno aggiornate con ulteriori informazioni.

Commissione europea
Direzione generale Mobilità e trasporti