

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile**

COM(2005) 429 def. — 2005/0191 (COD)

(2006/C 185/03)

Il Consiglio, in data 16 novembre 2005, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 24 marzo 2006, sulla base del progetto predisposto dal relatore McDONOGH.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 20 aprile 2006, nel corso della 426a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 134 voti favorevoli e 2 voti contrari.

## 1. Raccomandazioni

1.1 Gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà, previa valutazione dei rischi, di applicare misure più severe di quelle stabilite dal regolamento, purché finanziate dal bilancio nazionale.

1.2 Ciascuno Stato membro dovrebbe designare un'unica autorità con il compito di coordinare e controllare l'attuazione delle norme di sicurezza.

1.3 Ciascuno Stato membro dovrebbe elaborare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

1.4 Per sorvegliare l'applicazione della nuova normativa da parte degli Stati membri, nonché per individuare i punti deboli della sicurezza aerea, la Commissione dovrebbe effettuare delle ispezioni, anche senza preavviso.

1.5 Affinché i passeggeri e i bagagli provenienti da un paese terzo che cambiano aeromobile nel corso del viaggio possano essere dispensati dai controlli all'arrivo (sistema noto come one-stop security) e per consentire ai passeggeri che arrivano su un tale volo di mescolarsi a passeggeri già controllati alla partenza, è opportuno incoraggiare accordi e forme di armonizzazione tra la Comunità e i paesi terzi che riconoscano che le norme di sicurezza da loro applicate sono equivalenti alle norme della Comunità.

1.6 Il Comitato accoglie con favore l'iniziativa della Commissione e appoggia pienamente i principi di fondo della proposta.

1.7 Apprezza inoltre l'introduzione di norme comuni per quanto riguarda la sicurezza degli aeroporti. È importante standardizzare la grande varietà di procedure che si riscontra in Europa.

1.8 Per quanto riguarda la parte 1, il punto 1.2, paragrafo 5, e la parte 11 dell'allegato, alla luce della libertà di movimento dei lavoratori all'interno della Comunità e della disponibilità di lavoratori provenienti da paesi terzi, la Commissione può offrire assistenza alle autorità, agli aeroporti, alle linee aeree nazionali, ecc. nella convalida dei dati personali dei potenziali

addetti, onde soddisfare il requisito del controllo dei precedenti personali.

1.9 L'obiettivo delineato all'articolo 1, paragrafo 1, della proposta di regolamento andrebbe modificato per evidenziare che le misure di sicurezza in questione sono intese a proteggere l'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita che ne compromettono la sicurezza. Le disposizioni non interessano invece altri tipi di interferenza illecita, come ad esempio il furto e il contrabbando.

1.10 La Commissione europea dovrebbe elaborare ed attuare una politica globale per il finanziamento delle misure di sicurezza aerea, le quali rientrano nell'obbligo degli Stati membri di proteggere i rispettivi cittadini dalla minaccia del terrorismo.

1.11 Nel regolamento andrebbe previsto un meccanismo per valutare l'impatto sul settore aereo di ogni misura di sicurezza che verrà proposta in futuro. Ciò garantirà che il costo e l'impatto di una data misura non siano sproporzionatamente elevati rispetto alla sua efficienza.

## 2. Introduzione

2.1 La proposta legislativa della Commissione ha lo scopo di chiarire il quadro giuridico dell'Unione europea (istituito dal regolamento 2320/2002 attualmente in vigore), fornire una base per un'interpretazione comune degli obblighi internazionali stabiliti dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), evitare che siano rese pubbliche informazioni sensibili per la sicurezza e porre maggiormente l'accento sulla definizione di obblighi in materia di sicurezza dell'aviazione civile attraverso l'attuazione del regolamento, vale a dire tramite il ricorso alla decisione 1999/468/CE sulle procedure di comitato, la quale istituisce un processo decisionale di tipo legislativo che coinvolge i rappresentanti degli Stati membri dell'UE e la Commissione europea.

2.2 La proposta mira a sostituire il regolamento in vigore e migliorare la normativa poggiando su quattro principi: semplificazione, armonizzazione, chiarezza e innalzamento dei livelli di sicurezza.

### 3. Osservazioni generali

3.1 Scopo della proposta in esame è chiarire, semplificare e armonizzare ulteriormente le disposizioni giuridiche per rafforzare la sicurezza globale dell'aviazione civile.

3.2 L'esperienza acquisita in questi anni ha dimostrato che il regolamento in vigore è troppo dettagliato e deve essere semplificato.

3.3 Pur riconoscendo il principio di sussidiarietà, la Commissione ritiene auspicabile una maggiore armonizzazione rispetto a quella che caratterizza oggi i provvedimenti e le procedure in materia di sicurezza.

3.4 Questi hanno comportato la creazione di 25 sistemi nazionali e, di conseguenza, una potenziale distorsione della concorrenza, impedendo all'industria del settore di beneficiare delle libertà del mercato unico.

3.5 Una maggiore armonizzazione è inoltre un elemento indissociabile del concetto di sistema di sicurezza unico (*one stop security*), in base al quale i passeggeri, i bagagli e le merci in trasferimento o transito non devono essere ricontrollati, perché sussiste la ragionevole certezza che nell'aeroporto di partenza originario sono state osservate le misure di sicurezza di base. Anche questo è un elemento che va a vantaggio di operatori che operano in un mercato fortemente competitivo nonché dei passeggeri.

3.6 La Commissione ritiene che, per migliorare la sicurezza in generale sia fondamentale poter (re)agire tempestivamente di fronte a rischi che evolvono continuamente nel tempo.

3.7 A parere della Commissione non è auspicabile che le misure e procedure di sicurezza siano rese pubbliche nel dettaglio. Questo aspetto può essere risolto inserendo disposizioni operative più circostanziate nelle misure di applicazione. Il Comitato desidera sottolineare quanto sia importante che queste nuove norme comuni tengano conto delle specifiche esigenze delle persone con mobilità ridotta, in linea con le raccomandazioni formulate recentemente dal Comitato in un parere su questo tema. I controlli e le altre misure legate alla sicurezza, seppur legittimi e necessari, possono creare ulteriori barriere e limitare i diritti di queste persone: ciò sarebbe in contrasto con gli sforzi della Commissione per garantire che anche nel trasporto aereo i disabili e le persone con mobilità ridotta godano di pari opportunità rispetto al resto della popolazione.

3.8 La proposta in esame è intesa a sostituire il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile.

3.9 Tale regolamento (CE) n. 2320/2002 verrebbe dunque rimpiazzato da uno strumento semplificato e più chiaro contenente una serie di principi generali.

3.10 L'unica competenza aggiuntiva che viene attribuita alla Commissione dal nuovo regolamento riguarda le misure per la sicurezza in volo, cioè aspetti quali l'accesso alla cabina di pilotaggio, i passeggeri potenzialmente pericolosi e gli agenti di

sicurezza a bordo (i cosiddetti *sky marshal*). Il Comitato ritiene che la presenza degli *sky marshal* vada raccomandata soltanto in circostanze eccezionali.

3.11 L'obbligo di disporre di programmi di sicurezza rispecchia le migliori prassi in vigore nel settore dell'aviazione e, sotto questo profilo, non rappresenta un onere significativo per l'industria o le amministrazioni. I programmi dei vettori comunitari dovrebbero essere approvati dalle autorità dei rispettivi Stati ed essere oggetto di mutuo riconoscimento da parte degli altri Stati membri e delle altre autorità preposte.

3.12 L'articolo 13 prevede che ciascuno Stato membro istituisca delle attività di controllo della conformità mediante un programma nazionale per il controllo della qualità.

3.13 L'articolo 14 consente alla Commissione, tra le altre cose, di effettuare ispezioni presso gli aeroporti comunitari.

3.14 L'articolo 17 sostituisce l'attuale articolo 10 sulla sicurezza dei voli provenienti da paesi terzi. Esso prevede la possibilità per la Commissione di concludere accordi con paesi terzi per evitare di ricontrollare e/o sottoporre ad altre misure di sicurezza passeggeri, bagagli e carichi in transito negli aeroporti comunitari.

3.15 Questo obiettivo va conseguito istituendo norme e disposizioni comuni per la sicurezza aerea, nonché meccanismi atti a controllarne l'applicazione.

3.16 Il contenuto del regolamento (CE) n. 2320/2002 va rivisto alla luce dell'esperienza maturata nel frattempo ed è opportuno sostituirlo con un nuovo atto legislativo finalizzato a semplificare, armonizzare e chiarire le norme vigenti, nonché a migliorare i livelli di sicurezza.

3.17 Data la necessità di disporre di una maggiore flessibilità nell'adottare misure e procedure di sicurezza per tenere conto dell'evolvere della valutazione dei rischi e consentire l'introduzione di nuove tecnologie, la nuova normativa dovrebbe limitarsi a definire i principi fondamentali delle misure da adottare per proteggere l'aviazione civile dagli atti di interferenza illecita.

3.18 Il nuovo regolamento dovrebbe riguardare le misure di sicurezza che si applicano a bordo degli aeromobili appartenenti a vettori aerei della Comunità o durante il volo di tali aeromobili.

### 4. Osservazioni specifiche

Nell'attuazione della normativa sarà opportuno considerare quanto segue:

4.1 È importante definire standard comuni per quanto riguarda gli articoli vietati a bordo, onde evitare confusione e contrasti nei controlli di sicurezza.

4.2 Nell'allegato viene utilizzata l'espressione «controlli a campione continui» senza darne una definizione. Invece tale definizione è essenziale per garantire che questo principio sia interpretato in maniera uniforme in tutta Europa ogniqualvolta viene applicato ai controlli di sicurezza.

4.3 Misure più severe andrebbero introdotte solo in risposta a specifiche minacce terroristiche individuate dalle autorità degli Stati membri tramite valutazione dei rischi. L'introduzione di misure più severe va infatti contro l'obiettivo dell'armonizzazione delle misure di sicurezza aerea nell'Unione e della creazione di una zona di *one-stop security*. D'ora in avanti qualsiasi ulteriore misura di sicurezza deterrente o preventiva richiesta da uno Stato membro deve essere oggetto di una consultazione completa con l'ente aeroportuale e lo Stato membro interessato dovrà farsi carico dei costi legati a queste misure di sicurezza supplementari, i quali rientrano nell'obbligo di ciascun governo di proteggere i propri cittadini dagli atti terroristici.

4.4 L'uso di posate metalliche, come ad esempio coltelli e forchette, è vietato da alcune compagnie aeree ma consentito da altre: bisognerebbe promuovere la standardizzazione delle regole in materia.

4.5 Forbici, lime per unghie, ecc. sono proibite a bordo, mentre le bottiglie in vetro — che sono armi letali, soprattutto se rotte — non lo sono. Si propone pertanto che a bordo dell'aeromobile siano consentite soltanto bottiglie in plastica, sia che provengano dai negozi *duty free* che da altra fonte. Le bottiglie in vetro dovranno essere trasportate nella stiva dell'aeromobile insieme ai bagagli. Ciò dovrà essere oggetto di un accordo internazionale che preceda la fase di attuazione.

4.6 È importante che l'attrezzatura di salvataggio come l'estintore e l'ascia antincendio sia conservata in un vano riservato all'equipaggio, fuori dalla portata dei passeggeri.

4.7 Per proteggersi contro eventuali deflagrazioni di ordigni esplosivi le compagnie aeree dovrebbero ove possibile preve-

dere contenitori blindati per i bagagli, come quelli utilizzati dalla compagnia aerea El Al.

4.8 Le autorità nazionali dovrebbero controllare severamente, nell'interesse della sicurezza, la quantità di bevande alcoliche servita ai passeggeri che può causare incidenti.

4.9 La cabina di pilotaggio è protetta da una porta blindata, ma un eventuale dirottatore potrebbe accedervi dalla toilette, spesso situata accanto alla cabina e separata da questa da una sottile parete: anche quest'ultima dovrebbe quindi essere blindata.

4.10 All'articolo 11 vanno inseriti anche gli agenti delle compagnie aeree e della manutenzione, che spesso provvedono alla sicurezza.

4.11 Per quanto riguarda la parte 11 dell'allegato, tutti gli istruttori in materia di sicurezza dovrebbero venire addestrati utilizzando strutture concordate, ad esempio l'EASTI (*European Air Security Training Institute*, istituto di addestramento alla sicurezza aerea) per consentire una presentazione standard dei moduli di addestramento alla sicurezza dell'ICAO. Gli Stati membri dovrebbero avere l'obbligo di istituire programmi nazionali di addestramento con istruttori formati dall'EASTI.

4.12 Quanto alla parte 4 dell'allegato, punto 4.3, (visto *inter alia* l'aumento del numero di rifugiati) bisognerebbe chiedere alle autorità nazionali di fissare un periodo minimo di notifica per consentire alle compagnie aeree/all'aeroporto/al personale di bordo di prepararsi a trasportare passeggeri potenzialmente pericolosi mediante un normale volo di linea.

Bruxelles, 20 aprile 2006

La Presidente  
del Comitato economico e sociale europeo  
Anne-Marie SIGMUND

---