



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.12.2006  
COM(2006) 810 definitivo

2005/0191 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile**

**1. CONTESTO**

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [documento COM(2005) 429 def. - 2005/0191(COD)]:	22.09.2005
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	20.04.2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	15.06.2006
Data di adozione della posizione comune:	11.12.2006

**2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile è in vigore dal gennaio 2003. Dall'esperienza acquisita nel corso delle ispezioni della Commissione e dell'applicazione giornaliera del regolamento negli Stati membri si è potuto constatare che la rapida trasformazione di una serie di raccomandazioni non vincolanti, elaborate dagli Stati membri, in un atto normativo ha comportato problemi, dovuti sostanzialmente alla velocità con la quale il regolamento è stato formulato e adottato dopo l'11 settembre 2001, che hanno reso difficile l'applicazione rigorosa di tale atto.

La Commissione ha pertanto proposto una revisione del presente regolamento volta a chiarire, semplificare ed armonizzare ulteriormente le disposizioni giuridiche per rafforzare la sicurezza globale dell'aviazione civile. Il nuovo regolamento quadro dovrebbe stabilire solo i principi cui devono ispirarsi gli interventi necessari per tutelare l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, mentre le misure di esecuzione dovrebbero definire le modalità tecniche e procedurali per conseguire tale obiettivo.

**3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE**

Le tre istituzioni hanno avuto frequenti contatti affinché si giungesse rapidamente ad un accordo su questo dossier in seconda lettura. Ciò è stato tuttavia impossibile, principalmente a

causa della questione del **finanziamento della sicurezza**; in proposito il Parlamento europeo aveva infatti introdotto in prima lettura diverse modifiche per far sì che gli Stati membri pagassero almeno una parte dei costi della sicurezza aerea.

La posizione comune del Consiglio adottata all'unanimità non mette a repentaglio gli obiettivi essenziali e l'approccio di base della proposta della Commissione.

In sede di Consiglio sono state sollevate due questioni specifiche che meritano di essere menzionate.

La prima questione riguarda l'applicazione delle **nuove regole di comitatologia**. Occorre infatti garantire la conformità alle regole adottate di recente con la decisione 2006/512/CE del Consiglio del 17 luglio 2006 recante modifica della decisione 1999/468/CE, che attribuisce al Parlamento europeo maggiori poteri di controllo sugli atti autonomi adottati secondo la procedura del comitato. Secondo il Consiglio, la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5bis della decisione 1999/468/CE dovrebbe applicarsi sia all'articolo 4, paragrafo 3 che stabilisce i criteri che consentono agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni in caso di aeroporti/aeromobili di dimensioni ridotte, sia all'articolo 9, paragrafo 2 che fissa le specifiche del programma nazionale per il controllo della qualità degli Stati membri. La Commissione condivide il parere del Consiglio.

La seconda questione riguarda la **soppressione della disposizione sull'esame da parte della Commissione delle misure più severe applicate dagli Stati membri**. L'articolo 5, paragrafo 2 della proposta della Commissione assegnava alla Commissione stessa la facoltà di esaminare se l'adozione di misure più severe da parte di uno Stato membro avvenisse effettivamente sulla base di una valutazione dei rischi e se tali misure fossero pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio affrontato. In caso contrario la Commissione, dopo aver consultato il comitato e, in ultima analisi, il Consiglio, poteva decidere che lo Stato membro in questione non poteva più continuare ad applicare tali misure. Questa disposizione è stata cancellata dal Consiglio nonostante la contrarietà della Commissione, che ha espresso la sua opposizione in una dichiarazione (cfr. allegato).

Infine, affinché potesse essere raggiunto un accordo politico sulla posizione comune, la Commissione ha fatto dichiarazioni anche sulla sua interpretazione degli articoli 6 e 18 e del capitolo 10 dell'allegato, nonché sulle sue intenzioni per quanto riguarda il capitolo 6 dell'allegato (cfr. allegato).

#### **4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE**

##### **1. Emendamenti parlamentari accolti dalla Commissione e inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune**

Gli emendamenti 2, 4, 11, 15, 17, 23-30, 33, 34, 37, 40, 46-49, 53-56, 58, 65-68, 73, 77-79 e 82 mirano a chiarire il testo, ad assicurarne una formulazione migliore e più precisa e a garantirne la coerenza con altre disposizioni del testo stesso. In particolare, viene chiarita la distinzione tra merce e posta e vengono fissati i criteri per gli aeroporti/aeromobili di dimensioni ridotte.

L'emendamento 7 prevede la promozione dell'obiettivo del sistema di sicurezza unico per tutti i voli all'interno dell'Unione europea.

Gli emendamenti 8 e 12 si riferiscono all'aeroporto di Gbilterra, per il quale il 18 settembre 2006 è stata adottata a Cordova una nuova dichiarazione ministeriale.

L'emendamento 51 prevede che quando un programma per la sicurezza di un vettore aereo è stato convalidato dall'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato la licenza di esercizio, detto programma sia riconosciuto da tutti gli altri Stati membri.

## **2. Emendamenti parlamentari respinti dalla Commissione e non inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune**

Gli emendamenti 3, 35, 43 e 44 sul finanziamento della sicurezza vengono respinti dal Consiglio. La Commissione condivide la posizione del Consiglio, secondo il quale non è opportuno che un regolamento tecnico contenga requisiti o obblighi attinenti al finanziamento della sicurezza.

L'emendamento 6 e parte dell'emendamento 57 prescrivono che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) effettui ispezioni ai fini della prevenzione di atti di interferenza illecita. Occorre tuttavia fare una chiara distinzione tra il concetto di sicurezza attinente alla costruzione e all'uso degli aeromobili e quello riguardante la prevenzione di atti di interferenza illecita. Giacché il secondo tipo di sicurezza esula chiaramente dalla sfera di competenza dell'AESA, non è opportuno modificare tale sfera nel presente regolamento.

Gli emendamenti 19, 36 e 85 riguardano il controllo dei precedenti del personale. Secondo la Commissione questi emendamenti vanno oltre l'ambito del presente regolamento, in quanto riguarderebbero il lavoro dei servizi nazionali di intelligence. Conformemente al principio di sussidiarietà, la Comunità dovrebbe astenersi dallo stabilire regole armonizzate in merito al controllo dei precedenti personali. Per quanto riguarda l'obbligo di controllare i precedenti dei piloti, la Commissione condivide gli obiettivi perseguiti, ma il rilascio delle licenze di pilota va oltre l'ambito del presente regolamento.

Parti degli emendamenti 20 e 21 modificano in modo inaccettabile la definizione sia di "passeggeri, bagaglio, merci e posta che cambiano aeromobile", sia di "passeggeri, bagaglio, merci e posta in transito". Soltanto il cambiamento di aeromobile, e non il cambiamento di numero di volo, modifica lo status di passeggeri, bagaglio, merci e posta sotto il profilo della sicurezza. L'accettazione di questi emendamenti implicherebbe che i passeggeri, il bagaglio, le merci e la posta in transito dovrebbero rispettivamente sbarcare o essere scaricati per essere nuovamente sottoposti a controllo semplicemente perché cambia il numero del volo al punto di transito, il che non è né necessario né auspicabile.

L'emendamento 22, che amplia la definizione di "passeggero potenzialmente pericoloso", viene considerato inutile e impraticabile. Un vettore aereo ha sempre e comunque il diritto di rifiutarsi di imbarcare passeggeri dal comportamento anomalo adducendo ragioni di sicurezza. Inoltre, non è chiaro come procedere per valutare in anticipo che il comportamento di una persona comprometterà la sicurezza del volo: in altri termini, come si fa ad identificare un potenziale dirottatore in un aeroporto?

L'emendamento 32 aggiunge una definizione di "controlli a campione continui". Giacché il termine non è utilizzato nel regolamento, non è necessario definirlo.

L'emendamento 38 prescrive una valutazione del rischio e dell'impatto, compresa una stima dei costi, per ciascuna delle misure e procedure di esecuzione dettagliate da adottare. La

politica globale in materia di sicurezza dell'aviazione sarà soggetta ad una valutazione del rischio e dell'impatto, ma non è appropriato che tale valutazione avvenga per ogni singola misura e procedura. Con la creazione di un gruppo consultivo delle parti interessate (cfr. emendamento 61), sarà disponibile un forum per la valutazione dettagliata delle misure e procedure per l'esecuzione delle norme.

Gli emendamenti 41 e 42 impongono che gli Stati membri informino e consultino il comitato prima di applicare misure più severe. Da un punto di vista istituzionale, non spetta agli Stati membri informare o consultare un comitato di regolamentazione in merito alle misure che intendono adottare; il compito di tali comitati è assistere la Commissione nella sua attività di regolamentazione.

L'emendamento 45 riguardante la risposta da dare ad un paese terzo che richiede l'applicazione di misure di sicurezza rispetto a voli provenienti da un aeroporto della UE è recepito parzialmente. L'obbligo di consultare il paese terzo in questione prima di dare la risposta viene però ritenuto fuori luogo in un regolamento comunitario.

L'emendamento 50 trasferisce dal vettore allo Stato membro la responsabilità di applicare e mantenere un programma per la sicurezza del vettore aereo e prevede che tale programma debba essere idoneo semplicemente a soddisfare i requisiti dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile. Tuttavia, i vettori aerei debbono soddisfare anche gli obblighi del presente regolamento. Inoltre la proposta della Commissione attribuisce a vettori aerei, aeroporti e ad altri soggetti obblighi simili che cambierebbero con questo emendamento.

L'emendamento 52 non è compatibile con l'emendamento 53 che è stato recepito nella posizione comune del Consiglio. La Commissione è d'accordo con il titolo proposto dal Consiglio per l'articolo 12 (programma di sicurezza dei soggetti).

L'emendamento 59 stabilisce che la Commissione assicuri che ogni aeroporto europeo sia ispezionato almeno una volta nell'arco dei quattro anni che seguono l'entrata in vigore del presente regolamento. Questo requisito non è realistico, in quanto la Commissione sarebbe tenuta ad effettuare 200 ispezioni all'anno (a fronte delle circa 30 realizzate nel 2005) o, di converso, dovrebbe obbligare gli Stati membri ad un ciclo di ispezioni di 4 anni che per le autorità nazionali sarebbe insufficiente.

L'emendamento 63 tenta di promuovere accordi di aviazione con i paesi terzi. Non soltanto l'articolo 17 è stato soppresso dal Consiglio in quanto ritenuto superfluo dato il riferimento all'articolo 300 del trattato, ma anche la conclusione di accordi di mutuo riconoscimento non dovrebbe essere necessariamente collegata alla conclusione di accordi riguardanti i servizi aerei.

Gli emendamenti 69, 70, 71, 75, 76 e 83 sono inaccettabili in quanto raggiungono un livello di dettaglio proprio delle misure di esecuzione, per quanto la Commissione condivide gli obiettivi perseguiti con questi emendamenti.

L'emendamento 74 prevede che i vettori aerei non debbano essere agenti regolamentati. Tuttavia, se un vettore aereo presta controlli di sicurezza per un altro vettore deve sempre essere un agente regolamentato. Per questo motivo la definizione di "agente regolamentato" (definizione 24) contiene un riferimento esplicito a vettore aereo.

L'emendamento 80 tenta di estendere l'ambito di applicazione del regolamento non limitandolo ai vettori aerei comunitari. Contrariamente ai principi del diritto internazionale, le regole per la sicurezza in volo dipendono dallo Stato di registrazione dell'aeromobile, non dalle sedi operative del vettore.

### **3. Emendamenti parlamentari accettabili per la Commissione ma non inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune**

Gli emendamenti 1, 10, 13, 16, 31 e 33 insistono sulle ragioni per cui sono necessarie norme sulla sicurezza dell'aviazione civile (per la prevenzione di atti di interferenza illecita). Essi non hanno effetti negativi sul contenuto del regolamento, sebbene la formulazione non sia conforme alla terminologia accettata a livello internazionale – la sicurezza serve a prevenire atti di interferenza illecita riguardanti aerei civili e in questo modo salvaguarda l'aviazione civile.

Parte dell'emendamento 5 sostituisce il termine "qualità" con il termine "grado". Un programma di controllo della qualità può verificare sia la qualità che il grado di sicurezza. Per ragioni di coerenza con gli emendamenti 49 e 56, è stato raccomandato di mantenere anche il termine "qualità".

L'emendamento 9 raccomanda la creazione di un meccanismo di solidarietà in caso di attentati terroristici. La Commissione riconosce l'importanza della questione pur nella consapevolezza che le conseguenze vanno oltre il settore dei trasporti.

L'emendamento 14 aggiunge una definizione di aeroporto. La Commissione potrebbe accettare questo emendamento, per quanto non sia strettamente necessario definire il concetto di aeroporto nel presente regolamento.

L'emendamento 18 modifica la definizione di "zona delimitata". Questa modifica potrebbe essere accettata, per quanto non sia necessaria poiché tutte le aree lato volo degli aeroporti non sono accessibili al pubblico.

L'emendamento 39 sull'indicazione dei costi di sicurezza sul biglietto o in altro modo potrebbe essere accettato dalla Commissione, per quanto non sia strettamente rilevante per il presente regolamento.

Gli emendamenti 60 e 62 prescrivono alla Commissione di presentare una relazione annuale. La Commissione avrebbe una preferenza per l'emendamento 62 in quanto molto simile alla formulazione dell'articolo 11 dell'attuale regolamento 2320/2002.

L'emendamento 61 prevede l'istituzione di un gruppo consultivo delle parti interessate, analogamente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 549/2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo. Poiché in maniera ufficiosa il gruppo già esiste, si tratta di una ufficializzazione della situazione attuale.

L'emendamento 64 riguardante la data di applicazione (un anno dalla data di entrata in vigore) potrebbe essere accettato dalla Commissione, in funzione della data di adozione del presente regolamento da parte del Parlamento europeo e del Consiglio.

L'emendamento 72 prevede che il bagaglio da stiva non accompagnato sia sottoposto a controlli di sicurezza "adeguati" anziché "supplementari". La Commissione accetta questa

formulazione, in quanto i requisiti di sicurezza verrebbero comunque determinati nelle misure di esecuzione.

L'emendamento 81 richiede che le responsabilità per le azioni da intraprendere in caso di atti di interferenza illecita vengano chiaramente definite. La Commissione potrebbe accettare questo nuovo mandato.

L'emendamento 84 che prescrive che le attrezzature utilizzate per i controlli di sicurezza debbano essere conformi alle specifiche approvate potrebbe essere accettato dalla Commissione se il termine "approvate" venisse sostituito dal termine "definite", considerato che ancora non esiste alcun sistema comunitario per l'approvazione di queste attrezzature.

## **5. CONCLUSIONE**

La Commissione ritiene che la posizione comune adottata dal Consiglio l'11 dicembre 2006 all'unanimità non pregiudichi gli obiettivi essenziali e l'impostazione di base della sua proposta e può pertanto sostenerla.

## ALLEGATO

### **Dichiarazioni della Commissione da iscrivere nel verbale del Consiglio**

#### Articolo 5, paragrafi 2 e 3 (modificati) "Misure più severe applicate dagli Stati membri"

La Commissione non ritiene opportuno modificare la sua proposta finché il Parlamento europeo non abbia espresso il proprio parere sulle modifiche all'articolo 5, paragrafi 2 e 3 apportate nella posizione comune del Consiglio rispetto alla proposta iniziale della Commissione, in particolar modo per quanto riguarda le disposizioni sull'applicazione della procedura del comitato per l'esame e l'autorizzazione delle misure più severe applicate dagli Stati membri.

#### Articolo 6 "Misure di sicurezza prescritte da paesi terzi"

Nel decidere se agire o meno di propria iniziativa a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, la Commissione considererà se la richiesta riguardi specificamente lo Stato membro notificante o se sia stata o potrebbe essere indirizzata anche ad altri Stati membri.

#### Articolo 18 "Entrata in vigore"

Durante il periodo che decorre dalla data di entrata in vigore del presente regolamento fino alla data di applicazione dell'articolo 11, la Commissione interpreterà l'articolo 5, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 2320/2002 alla luce dell'articolo 11 del presente regolamento.

#### Allegato – Capitolo 6 "Merci e posta"

La Commissione riconosce che la posta è un tipo particolare di merce e pertanto dovrebbe essere soggetta a controlli di sicurezza specifici. Tali controlli dovrebbero essere proporzionati al livello di rischio e dovrebbero tentare di non pregiudicare gli obblighi commerciali e di servizio pubblico nel settore postale.

I requisiti precisi per i controlli di sicurezza relativi alla posta saranno stabiliti nelle misure di esecuzione, ma la Commissione comprende il desiderio del settore postale di disporre di regole stabili. Di conseguenza la Commissione intende far sì che le misure di esecuzione si basino sui requisiti di sicurezza comunitari esistenti e in particolare che inizialmente mantengano le regole specifiche per la posta applicate ai voli esclusivamente postali.

Inoltre, la Commissione si propone di presentare i progetti delle misure di esecuzione per la posta prima dell'abrogazione del regolamento (CE) n. 2320/2002 e dei suoi atti di esecuzione, affinché l'immediata sostituzione degli atti abrogati assicuri la continuità.

#### Allegato – Capitolo 10 "Misure per la sicurezza in volo"

Per quanto riguarda il capitolo 10, paragrafi 3 e 4 della posizione comune, la Commissione desidera chiarire che non aspira ad obbligare gli Stati membri né ad accettare né a proibire il porto d'armi durante i voli. La Commissione riconosce che spetta a ciascuno Stato membro decidere quando gli agenti di sicurezza possano portare armi a bordo.