



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.8.2007  
COM(2007) 475 definitivo

2005/0191 (COD)

**PARERE DELLE COMMISSIONE**

**a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE in merito  
agli emendamenti del Parlamento europeo alla posizione comune del Consiglio relativa  
alla proposta di**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile**

**PARERE DELLE COMMISSIONE**

**a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE in merito agli emendamenti del Parlamento europeo alla posizione comune del Consiglio relativa alla proposta di**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile**

**recante modifica della proposta della Commissione a norma dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE**

1. Introduzione

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE dispone che la Commissione deve formulare un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. Nei paragrafi che seguono la Commissione formula la sua opinione in merito agli emendamenti proposti dal Parlamento.

2. Antefatti

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio  
(documento COM(2005) 0429 def. – C6-0290/2005 - 2005/0191(COD): 22.9.2005

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo: 20.4.2006

Data del parere del Parlamento europeo, prima lettura: 15.6.2006

Data di adozione della posizione comune: 11.12.2006

Data del parere del Parlamento europeo, seconda lettura 25.4.2007

3. 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 raccomandazioni non vincolanti formulate dagli Stati membri in uno strumento giuridico vincolante ha creato numerosi problemi, dovuti sostanzialmente alla rapidità con la quale il regolamento è stato formulato e adottato dopo l'11 settembre 2001. Tali problemi incidono ora sull'applicazione del regolamento in maniera più concreta.

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 istituire solo i principi di base degli interventi necessari per tutelare l'aviazione civile contro atti di

interferenza illecita, mentre gli strumenti di attuazione dovrebbero definire le modalità tecniche e procedurali per conseguire tale obiettivo.

#### 4. Parere della Commissione sugli emendamenti adottati dal Parlamento europeo

La Commissione può accogliere completamente, parzialmente o nella sostanza la maggior parte degli emendamenti adottati dal Parlamento europeo in seconda lettura. Gli emendamenti che la Commissione può accettare confermano la sua proposta originale o introducono piccole modifiche di formulazione senza incidere negativamente sulla proposta, aggiungono obblighi di rendicontazione e introducono una disposizione molto opportuna sulla cooperazione con l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

La Commissione può accogliere per intero (eventualmente previa riformulazione) gli emendamenti 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 e 93, può accogliere nella sostanza gli emendamenti 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 e 96, e parzialmente gli emendamenti 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 e 72. I rimanenti emendamenti 2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 e 97 devono essere respinti.

#### Emendamenti accolti nella sostanza:

**L'emendamento 12**, sulla creazione di un meccanismo di solidarietà che possa prestare assistenza a seguito di atti terroristici, introduce un concetto nuovo, accennato solo nel preambolo. La Commissione riconosce l'importanza della questione pur nella consapevolezza che le conseguenze vanno oltre il settore dei trasporti.

**L'emendamento 17**, che inserisce una definizione di "aeroporto", non è strettamente necessario nel presente regolamento ma può essere accolto dalla Commissione nella sostanza.

**L'emendamento 20**, che modifica la definizione di "area delimitata", non è necessario poiché le aree lato volo degli aeroporti non sono mai accessibili al pubblico. Al fine di chiarire tale situazione sarebbe meglio aggiungere il termine "lato volo" al termine "area".

**L'emendamento 23**, che modifica la definizione di "posta", è accettabile ma si dovrebbe chiarire che è esclusa la "posta del vettore aereo".

**Gli emendamenti 25 e 26**, che modificano la definizione di "mittente conosciuto" e "mittente responsabile", sono conformi alla proposta originale della Commissione. Sarebbe tuttavia utile aggiungere le parole "per proprio conto", che renderebbero il testo più chiaro. All'emendamento 26, inoltre, sarebbe utilizzare l'espressione "o posta su aeromobili postali" in quanto è più coerente con il resto del regolamento.

**L'emendamento 38**, sulla trasparenza dei prezzi, prevede che i costi di sicurezza siano indicati ai passeggeri. Per quanto non strettamente pertinente per il regolamento, tale disposizione potrebbe essere considerata un mezzo per garantire una maggiore trasparenza a vantaggio dei cittadini.

**L'emendamento 46**, sulla cooperazione con l'ICAO, viene accolto con favore ma dovrebbe essere inserito in un articolo separato perché l'articolo 6 riguarda solo i paesi terzi, fra cui non rientra l'ICAO.

**L'emendamento 49**, sui programmi di sicurezza, anche se superfluo, può essere accolto.

**L'emendamento 56**, sul riconoscimento dei programmi di sicurezza dei vettori aerei comunitari, è accettabile ma la formulazione dovrebbe essere modificata per includere requisiti locali.

**L'emendamento 68**, sulla data di applicazione, dipende dalla data di adozione del regolamento.

**L'emendamento 92**, sul principio secondo cui le armi trasportate come carico dichiarato sono sicure, è accettabile ma la formulazione potrebbe essere migliorata.

**L'emendamento 94**, sull'esigenza di definire chiaramente le responsabilità in caso di atti di interferenza illecita, può essere accolto.

**L'emendamento 96**, sulle attrezzature di sicurezza, è accettabile solo se la parola "approve" viene sostituita da "definite" perché non esiste un sistema di approvazione a livello UE.

Emendamenti accolti in parte:

**L'emendamento 6**, che inserisce piccole modifiche di formulazione, può essere accolto, ma non la trasformazione di "presente regolamento" in "nuovo atto".

**L'emendamento 7** è accettabile, ma non la trasformazione di "presente regolamento" in "nuovo atto".

**L'emendamento 13** limita la versione dell'allegato 17 a quella esistente. Per quanto corrisponda alla proposta originale della Commissione, quest'ultima ha accettato la posizione del Consiglio volta a mantenere tale competenza ogniqualvolta ci siano nuove versioni. Lo stesso vale per **l'emendamento 15** riguardo al riferimento alla convenzione di Chicago.

**L'emendamento 29** sugli "agenti responsabili della sicurezza in volo" dovrebbe includere agenti sia dello Stato membro che del paese terzo, e si dovrebbe quindi sopprimere la parola "membro".

**Gli emendamenti 34 e 51**, che sopprimono la possibilità di ricorrere alla procedura di urgenza per l'adozione delle misure di attuazione tramite la comitatologia, non possono essere accolti.

**L'emendamento 54**, sui programmi di sicurezza del vettore aereo, dovrebbe fare riferimento sia agli obblighi giuridici dell'UE che ai requisiti dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile, non solo a questi ultimi. Secondariamente, la proposta originale attribuisce obblighi simili a vettori aerei, aeroporti e ad altri soggetti e ciò varrebbe più con l'adozione del presente emendamento.

**L'emendamento 70**, che sostituisce "qualsiasi persona" con "tutto il personale", deve essere respinto perché non dovrebbe essere possibile rilasciare a una persona che non fa parte del personale un tesserino di riconoscimento che lo autorizzi ad accedere alle aree sterili senza scorta *senza* aver superato il controllo dei precedenti personali.

**L'emendamento 72**, che sopprime la parola "la posta", porta incoerenza nella parte del testo relativa alle merci e alla posta.

Emendamenti respinti dalla Commissione:

**L'emendamento 2**, che modifica "presente regolamento" in "nuovo atto" non è accettabile perché fra un paio di anni l'atto non sarà più nuovo.

**Gli emendamenti 3, 31, 39 e 44**, sul finanziamento della sicurezza, mirano a imporre agli Stati membri di pagare in parte i costi della sicurezza aerea – le misure richieste da essi in aggiunta al regolamento UE (le "misure più severe" ammesse dall'articolo 5 del regolamento). Per quanto la Commissione possa guardare con un certo favore la questione, essa non dovrebbe essere affrontata nel regolamento proposto che riguarda norme tecniche.

**Gli emendamenti 8 e 60** sull'EASA prevedono che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea effettui ispezioni di sicurezza. Non è opportuno modificare sostanzialmente mediante tale emendamento il campo di azione dell'EASA attribuendole competenze in materia di sicurezza.

**Gli emendamenti 10, 67, 77, 78, 79 e 81**, sugli accordi con i paesi terzi, mirano a promuovere l'obiettivo del sistema di sicurezza unico per i voli tra la Comunità e i paesi terzi. Per quanto l'intenzione sia buona, tali emendamenti, anziché semplificare il compito come sarebbe nelle intenzioni, lo rendono più complesso. Dato che le norme sui passeggeri e i bagagli in transito devono essere applicate negli aeroporti comunitari, non ci sono elementi extraterritoriali e non sono pertanto necessari accordi. Il riconoscimento delle norme di sicurezza applicate nei paesi terzi dovrebbe essere possibile sulla base della procedura di comitatologia.

**Gli emendamenti 21 e 32**, sul controllo dei precedenti personali, mirano ad armonizzare le norme che disciplinano tali controlli sul personale degli aeroporti e i membri degli equipaggi. Tale disposizione va oltre il campo di applicazione del presente dispositivo, in quanto implicano la partecipazione dei servizi nazionali di informazione (sussidiarietà).

**L'emendamento 22**, sui passeggeri in transito, non è accettabile in quanto i passeggeri che partono con lo stesso aeromobile mentre cambia il numero di volo non rientrano nel campo di applicazione del regolamento.

**L'emendamento 33** introduce una clausola di caducità in base a cui tutte le disposizioni attuative dovrebbero essere riesaminate e riadottate dopo sei mesi. Tale disposizione creerebbe un'incertezza giuridica, di cui soffrirebbe soprattutto l'industria, in quanto non ci sarebbe più stabilità quanto alle misure da applicare.

**L'emendamento 36** introduce valutazioni del rischio, dell'impatto e dei costi. La definizione delle norme e della linea politica generale sarà oggetto di una valutazione del rischio e dell'impatto, ma non sarebbe appropriato sottoporre a tale valutazione singole misure e procedure. Inoltre, il gruppo consultivo delle parti interessate (emendamento 65, accettabile per la Commissione) potrà fornire un ambito per la valutazione dettagliata delle misure e delle procedure di attuazione.

**L'emendamento 37** introduce la possibilità per gli Stati membri di derogare dalle misure che ritengono sproporzionate. Tale possibilità comprometterebbe alle radici il concetto di livelli di base armonizzati per tutta la Comunità in materia di sicurezza aerea, tornando alla vecchia situazione in cui vigevano regolamentazioni nazionali non coordinate.

**L'emendamento 47**, che impone alla Commissione di consultare un paese terzo prima elaborare una risposta a tale paese, non è appropriato per un regolamento CE.

**L'emendamento 57**, che riduce il campo di applicazione agli agenti regolamentati, non è accettabile in quanto la norma dovrebbe applicarsi a categorie più ampie che non i soli agenti regolamentati.

**L'emendamento 62**, in base a cui ogni aeroporto europeo rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento deve essere ispezionato almeno una volta nell'arco di quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento stesso, non è realistico. Tale obbligo significherebbe che la Commissione sarebbe tenuta a svolgere 200 ispezioni all'anno oppure, al contrario, che essa dovrebbe imporre agli Stati membri un ciclo di ispezione quadriennale, una frequenza insufficiente.

**L'emendamento 63** mira a ridurre il numero di disposizioni a cui si fa riferimento. Tuttavia, le misure e procedure che contengono informazioni sensibili in materia di sicurezza dovrebbero potere essere considerate "informazioni classificate UE".

**L'emendamento 66** è un doppione dell'emendamento 64, già accolto dalla Commissione.

**Gli emendamenti 73, 75, 86 e 90** presentano un livello di dettaglio che dovrebbe essere lasciato alla normativa di esecuzione.

**L'emendamento 74** rappresenta un doppione in quanto il suo oggetto è già coperto dal paragrafo 4.1.3, lettera b) dell'allegato. **L'emendamento 82** sull'identificazione del bagaglio da stiva come accompagnato o non accompagnato riporta alla proposta originale della Commissione ma dovrebbe essere modificato a causa di una incoerenza con l'allegato 17 dell'ICAO (orientamenti).

**Gli emendamenti 84, 85, 87, 88 e 89**, che sopprimono la parola "la posta", portano incoerenza nella parte del testo relativa alle merci e alla posta. Inoltre, per quanto riguarda l'emendamento 85, il testo proposto dal Consiglio è più preciso.

**L'emendamento 95**, sulla formazione, si applica solo al personale con tesserino d'ingresso in aeroporto o tesserino di riconoscimento di membro dell'equipaggio, ma nessuno dei due viene rilasciato a personale temporaneo o a visitatori.

**L'emendamento 97**, sul controllo dei precedenti personali prima del rilascio di licenze ai piloti, va al di là del campo di applicazione del presente regolamento.

## 5. Conclusione

Ai sensi dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE, la Commissione modifica la sua proposta come sopra indicato.