



NOVITA' NELL'AGENDA UE SUI TEMI DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

*Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC*



Nell'ambito delle indicazioni contenute nella comunicazione della Commissione (COM (2017) 286 final) dell'8 giugno 2017, intitolata "Aviazione: un'Europa aperta e connessa", è stato riconosciuto che l'aviazione civile riveste un ruolo cruciale e strategicamente fondamentale per lo sviluppo dell'Unione Europea rappresentando il 26% del mercato mondiale e la sicurezza del trasporto aereo ne costituisce di certo l'asse portante (si veda in MAT n. 2, anno 2016, pag. 12).

E nel quadro delle priorità prescelte dall'esecutivo comunitario per la realizzazione della "SECURITY UNION" emerge l'obiettivo, contemplato nel capitolo "Protecting Public Spaces", rispetto al quale un'ulteriore comunicazione (COM (2017) 608 final del 18 ottobre 2017) ribadisce l'indispensabilità sia dell'adozione di misure per incrementare le capacità di individuazione di articoli e persone pericolose, sia del monitoraggio costante sull'osservanza delle norme di sicurezza applicate ai trasporti, i cui mezzi si sono recentemente trasformati in una duplice fonte di aggressione: difatti, per un verso si profilano come *target* terroristici privilegiati (dirottamento) e, per altro verso, sono impiegati come strumenti di attacchi della medesima natura criminale (velivoli e autoveicoli come armi di distruzione)⁽¹⁾.

(1) E.g. gli attacchi dell'8 e 17 agosto 2017, rispettivamente a Parigi (Levallois-Perret) e Barcellona (Las Ramblas) con l'utilizzo di autoveicoli.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sul versante dei lavori delle altre istituzioni comunitarie in questo settore, notiamo come il Parlamento Europeo, tramite una puntuale relazione adottata il 2 febbraio 2017, abbia avanzato proposte specifiche per l'ottimizzazione delle azioni volte a implementare una strategia per l'aviazione civile.

In proposito, occorre tener conto che dalla lettura del predetto documento pare assumere una posizione di assoluta centralità l'insieme dei temi legati alla sicurezza nella misura in cui questa esprime non soltanto il punto di forza del comparto avionico e l'obiettivo primario nella ricerca della competitività ma anche la *conditio sine qua non* per la concretizzazione dell'intero impianto strategico dell'Unione.

Infatti, la Commissione parlamentare TRAN ha ritenuto, *in primis*, che la sicurezza incarna - come appena dianzi esplicitato - il principio guida per tale strategia di cui si discute e che, attesa la necessità di migliorarne in via permanente i principali elementi strutturali, si debba accogliere con favore il riesame del regolamento di base (CE) 216/2008 dell'EASA (European Aviation Safety Agency), finalizzato ad incrementare l'organico e le risorse dell'ente, onde rinforzare adeguatamente la sua missione istitutiva nel panorama europeo ed internazionale.

Sempre in termini di dimensione globale, interessa dir subito che il Parlamento Europeo ha sottolineato la rilevanza dell'iniziativa di concludere gli accordi del trasporto aereo, sia a livello UE che bilateralmente, da parte degli Stati membri con i paesi terzi, ai quali è richiesto, nella fattispecie, la conformità *inter alia* con avanzati standard di sicurezza.

Ciò detto, riteniamo del tutto plausibile l'impegno degli Stati membri dedicato ad una piena e sistematica condivisione delle informazioni disponibili e dello scambio conoscitivo delle migliori prassi attuate negli scali aerei in funzione antiterrorismo ed utilissime in vista di un affinamento della valutazione del rischio.

Nel campo della sicurezza riguardante i voli originanti da paesi *extra-europei*, rileva l'accertamento delle eventuali vulnerabilità dei meccanismi di protezione aeroportuale e, a tal riguardo, sembra appena il caso di annotare, a mero titolo esemplificativo, lo sforzo



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

compiuto - in una logica di cooperazione esterna - dal comitato AVSEC (istituito a norma del regolamento (CE) n. 300/2008) della Commissione che ha recentemente avviato due distinte progettualità, segnatamente, la “Integrated EU risk assessment and Risk Mapping - Capacity Building” (in linea anche con le conclusioni emerse dal Simposio sulla sicurezza dell’Aviazione tenuto dall’ICAO nel periodo 12-14 settembre 2017) e l’ “Integrated EU aviation security risk assessment on inbound flights”.

Proseguendo sempre sul terreno squisitamente correlato agli elementi di security, la summenzionata relazione parlamentare si sofferma sulla considerazione che, visti gli elevati costi da sostenere in questo contesto per l’approntamento delle risorse umane e materiali, nonché la portata delle attuali sfide poste alla aviazione civile, sembri opportuno procedere ad una “transizione immediata”, diretta innanzitutto a favorire un approccio maggiormente basato sui dati dell’*intelligence* ed ad un sistema di sicurezza reattivo, mirato a rafforzare le difese degli aeroporti che consentano un rapido “adeguamento alla evoluzione delle minacce”.

Conviene avvertire che una siffatta, diversa impostazione tende a modificare largamente la filosofia sinora seguita e, nello specifico, caratterizzata da un modello operativo “*incident driven*”, ovvero sia orientato a reagire passivamente, applicando una serie di misure adattabili solamente *ex post* alle esigenze di contrasto degli atti di interferenza illecita che, di volta in volta, hanno colpito o messo in pericolo il trasporto aereo.

Poi, nel prosieguo della nostra disamina si riescono testualmente ad individuare ulteriori elementi essenziali all’attuazione strategica in argomento, quali le regolamentazioni concernenti, da un lato, il sistema di certificazione europea per le apparecchiature di controllo e, dall’altro, la selezione e l’addestramento del personale.

A ciò si aggiunga l’invito del Parlamento Europeo rivolto alla Commissione di approfondire il concetto di controllo di sicurezza unico e di provvedere allo sviluppo di un sistema che introduca il controllo preventivo che possa permettere ai viaggiatori dell’Unione pre-registrati di passare le verifiche di sicurezza aeroportuali in modo più efficiente.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Atteso che la formazione di alta qualità contribuisce al rafforzamento della sicurezza, qui non può trascurarsi la previsione che l'EASA offrirà, *in subjecta materia*, un contributo basilare per la costruzione di una "istruzione permanente", pronta ad affrontare ogni eventuale carenza in termini di competenze e riferita, peraltro, a tutti i settori della catena operativa dell'aviazione civile.

Senonché, alla stregua delle citate premesse, il relatore della Commissione TRAN ha formulato alcune puntuali proposte intese a sviluppare i singoli capitoli di una strategia generale per l'aviazione e, nel novero delle scelte di preferenza, restano una priorità per l'agenda dell'Unione proprio gli interventi in favore della sicurezza, malgrado i notevoli investimenti già intrapresi in questa direzione.

Ebbene, al di là di quanto precedentemente rapportato, in merito al miglioramento di una security, intesa *lato sensu*, sia a terra che in volo, riguardo alla selezione delle prossime progettualità sul traffico aereo si riconosce l'esigenza di esercitare una ulteriore, particolare sollecitazione sugli Stati membri affinché venga evitata la creazione di oneri eccessivi per i passeggeri incoraggiando, in parallelo, l'attivazione di soluzioni innovative involgenti la movimentazione delle merci.

Inoltre, sulla base del succitato principio del controllo di sicurezza unico, si suggerisce alla Commissione di valutare l'eventuale istituzione di un sistema di tipo preventivo, ispirato al "TSA PreCheck" messo in atto dagli Stati Uniti, grazie al quale i viaggiatori europei avrebbero l'opportunità di effettuare una preregistrazione volontaria e, quindi, poter venir sottoposti a verifiche alleggerite e più celeri in aeroporto.

Preme osservare, comunque, che una analoga iniziativa, rivolta ad ottimizzare, nel contempo, istanze di sicurezza e di facilitazione, è già stata messa all'ordine del giorno presso i competenti organismi legislativi europei attraverso la proposta di costituire un sistema automatizzato ETIAS, concepito per individuare i rischi associati ai visitatori esenti dal visto che si recano nello spazio Schengen mediante la raccolta delle pertinenti informazioni personali prima dell'inizio dei viaggi ed anticipando il trattamento dei relativi dati.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Muovendo l'attenzione sulle attività svolte, *ratione materiae*, dalle altre istituzioni europee vale la pena di evidenziare, a nostro avviso, l'attività del Consiglio Trasporti, Telecomunicazioni e Energia (TTE) tenuto nella riunione del 9 giugno 2017, nel corso della quale la presidenza di turno ha aggiornato i ministri sugli esiti delle negoziazioni intercorse con il predetto Parlamento giustappunto sulla riforma dell'EASA, che si sono via via articolate, nel confronto interistituzionale, su tre incontri di trilogia, nell'ultimo dei quali le posizioni dei co-legislatori si sono appalesate abbastanza distanti con riferimento ad alcuni punti alquanto controversi.

Per quanto di interesse in questa sede, hanno formato oggetto di dibattito talune problematiche afferenti alla "interferenza", da un lato, tra *safety* e i fattori socio-economici dell'aviazione civile mentre, dall'altro, alla interrelazione tra *safety* e *security* (argomenti enunciati, segnatamente, nella sezione III, art. 76 COM(2015) 613 final del 7 dicembre 2015, inclusi quelli concernenti la questione sulle direttive obbligatorie).

Invero, si tratta di un nuovo articolo che disciplina gli aspetti tecnici direttamente collegati alla *security* aerea sulle interdipendenze che possono esistere tra le misure di *security* aerea (ad esempio sistemi di bloccaggio della porta della cabina di pilotaggio) e la sicurezza aerea intesa nel significato di *safety*.

In sostanza, la norma in parola, oltre ad introdurre la possibilità per la Commissione di invocare la competenza dell'Agenzia nell'ambito dell'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008, propone di istituire un processo che consente all'Agenzia di adottare misure che rientrano nell'ambito della sua competenza, e.g. le direttive di aeronavigabilità o i bollettini d'informazione sulla sicurezza, al fine di proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita. Tali misure dovrebbero essere adottate dall'Agenzia in accordo con la Commissione (che nella circostanza potrebbe chiedere il parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile (AVSEC)) e previa consultazione degli Stati membri.

In occasione del suindicato incontro consiliare la Commissione ha inteso aggiornare i paesi membri circa l'andamento del noto "laptop ban", vale a dire l'obbligo delle compagnie aeree, disposto



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

dal marzo 2017 per ragioni di contrasto al terrorismo dalle autorità statunitensi e britanniche, di trasportare solo in stiva le apparecchiature elettroniche (laptop, tablet, macchine fotografiche, etc.) relativamente a specifici voli provenienti dal Nordafrica e dal Medio Oriente.

A ben vedere, l'EASA nel rivedere le proprie raccomandazioni sul merito del problema, ha postulato che gli apparati alimentati con batterie al litio dovrebbero preferibilmente essere, invece, allocati nella cabina passeggeri, in quanto il personale di bordo avrebbe la possibilità di reagire velocemente in caso di incidente provocato dai suddetti prodotti se danneggiati o difettosi (si veda in Safety Information Bulletin SIB-EASA 2016-14 del 26/9/2016).

In ogni caso si è rimarcato il fatto che gli Stati Uniti abbiano esplicitamente manifestato il proposito di estendere la misura restrittiva alle tratte transatlantiche con l'Europa e, a seguito di contatti di alto livello, tale ipotesi è stata al momento posticipata, ancorché il nodo resti ancora sicuramente da sciogliere sul tavolo delle trattative.

Del resto, è doveroso conclusivamente rammentare che sul piano internazionale, l'International Air Transport Association (IATA) ha emanato la 58^a edizione del manuale sulle merci pericolose (DGR 2017) ove si analizza a fondo la tematica *de qua*, mentre l'International Civil Aviation Organization (ICAO) ha rivisitato l'intera normativa attinente ai potenziali rischi associati al caricamento dei laptop e di altri simili dispositivi elettrici sugli aeromobili, con il chiaro intendimento di emanare regole appropriate, efficaci ed armonizzate, quale risposta definitiva a fronte di un possibile *impasse* senz'altro da evitare data la delicatezza della materia.

