



I SPEZIONI E CONTROLLI DI QUALITA' NEGLI AEROPORTI- NELL'ODIERNO QUADRO DELLA SECURITY NELL'UNIO- NE EUROPEA

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Nel rapporto al Parlamento e al Consiglio COM(2017) 768 final del 15 dicembre 2017 ⁽¹⁾ si segnala che, a seguito della decisione di innalzare i livelli di minaccia innescata dagli attentati nelle aerostazioni di Bruxelles (Zaventem) e di Istanbul (Ataturk), il comitato straordinario di regolamentazione della sicurezza aerea (AVSEC) della Commissione, nel confermare la necessità di rafforzare la difesa delle zone pubbliche aeroportuali - maggiormente suscettibili di attacchi terroristici - ha, nel contempo, riconosciuto l'inadeguatezza di una eventuale applicazione delle misure di protezione delle *security restricted areas* (SRA) presso i "punti di accesso dei terminal".

In seno al suddetto organismo si è, altresì, ribadito che in tema di security debba fundamentalmente osservarsi il principio di garantire un equilibrio tra le esigenze di security e quelle di facilitazione, quali la "comodità dei viaggi, la tutela della privacy della vita privata e dei dati personali" sensibili, non disgiunti dalla "agevolazione dei fattori operativi" di scalo aereo.

Senonché non sembra fuori luogo riconoscere il tangibile sforzo dell'esecutivo comunitario, non soltanto per la perfetta riuscita nell'organizzare un apposito seminario sul tema della tutela delle aree pubbliche aeroportuali, ma anche per aver varato uno studio

(1) Relazione annuale sull'attuazione del regolamento (CE) 300 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'Aviazione Civile.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

prettamente indirizzato a focalizzare le criticità delle “Landside Areas at EU” nonché a raccogliere e valutare le odierne “migliori prassi” attuate negli Stati europei, il cui esito è stato peraltro oggetto di dibattito nell’incontro tenuto il 2 marzo 2017 dal citato comitato.

In linea con precise statuizioni enunciate nella risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite 2309 del 22 settembre 2016 (si veda il Doc. 6928/17 del Consiglio UE), nel nominato rapporto si dà atto che la Commissione abbia ulteriormente incrementato la consolidata collaborazione con l’Organizzazione Internazionale per l’Aviazione Civile (ICAO), in vista giustappunto di una rivisitazione delle attuali norme di sicurezza internazionali, del miglioramento dei programmi di qualità e della formazione dello staff.

Vero quanto precede, in merito agli sviluppi di tale relazione bilaterale con l’ICAO, il comitato AVSEC del 2 ottobre 2017 ha potuto evidenziare i risultati del Global Aviation Security Symposium che si è tenuto a Montreal dal 12 al 14 settembre 2017, soprattutto a proposito delle questioni sui temi delle tecnologie applicate alla funzionalità dei *check-point* per affrontare adeguatamente aggressioni sempre più pregiudizievolemente insidiose ed evolute contro il trasporto aereo (sessione 4) e sulla “*capacity building*” assieme alla connessa, accresciuta cooperazione di quella organizzazione con i paesi maggiormente interessati (sessione 5).

Si soggiunga che, nell’incontro dello stesso comitato svoltosi il 22 novembre 2017, il presidente e i rappresentanti dell’European Aviation Safety Agency (EASA) hanno condotto una disamina sulla “*State letter*” dell’ICAO del 29 maggio 2017 (2017/66), concernente le modifiche da apportare alla disciplina sui requisiti stabiliti per l’utilizzo delle porte del cockpit (Chicago Convention, Annex VI - Part I), acquisendo i pareri tecnici e le posizioni a riguardo di ciascuno Stato membro. Giova oltretutto rammentare, per dovere di completezza informativa circa i rapporti instaurati dall’UE negli ambiti internazionali, che nel corso dello scorso anno sempre i competenti gruppi di lavoro della Commissione hanno posto le basi per la preparazione dei principali incontri in tema di sicurezza riservati all’ICAO ed inerenti al Global Aviation Security Plan (GASeP), all’Universal Security Audit Plan (USAP) e al Panel AVSEC.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Muovendo ora dalle risultanze del monitoraggio circa lo stato di attuazione delle misure di security in Europa, la Commissione ha proceduto all'effettuazione della consueta serie di ispezioni annualmente calendarizzate e, parallelamente, ad una attenta valutazione delle previste relazioni annuali dei singoli paesi della Comunità sul controllo della qualità, sancito dal regolamento 18/2010/UE.

Va detto che dopo le sopracitate verifiche non sono emersi *deficit* di security tali da giustificare e dunque imporre l'"esclusione temporanea" di alcun aeroporto dell'Unione dal sistema del *one-stop security system* - OSS, quale procedura automatica di rimedio alle eventuali gravi carenze riscontrate rispetto ai prestabiliti livelli di conformità imposti dalla normativa di settore.

Non può essere sottaciuto il fatto che, invece, relativamente alla analoga implementazione, *ab extra*, dell' EU - OSS *regime*, nel corso del 2017 sono anche puntualmente proseguiti i lavori dell'AVSEC per rispondere alle richieste di adesione da parte di diversi Stati terzi (i.e. Serbia), che hanno completato il processo di assistenza promosso dalla Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC).

In relazione ancora alle iniziative esterne tese al predetto controllo di sicurezza unico (OSS), si sono già conclusi accordi con Stati Uniti, Canada, Montenegro, Guernsey, Isola di Mann, Isole Faroe e Groenlandia per quanto riguarda, rispettivamente, gli aeroporti di Vagar e di Kangerlussuaq e sono in via di definizione le trattative per inglobare Singapore e, con buone prospettive, lo Stato di Israele.

In buona sostanza, si prevede il riconoscimento dei precetti di sicurezza vigenti negli ordinamenti dei succitati paesi in quanto comprovatamente equivalenti agli standard unionali, consentendo a passeggeri, bagagli e merci originanti in arrivo nell'Unione Europea di non dover essere sottoposti alla ripetizione dei controlli di security durante il trasferimento interno negli aeroporti comunitari.

Orbene, riportando il discorso sull'ottimizzazione della menzionata funzione ispettiva, fattivamente sostenuta da un nutrito *pool* di *auditor* nazionali (circa un centinaio), la Commissione nel corso del 2017 ha istituito un gruppo *ad hoc* cui hanno aderito i "responsabili dei dipartimenti" per il controllo di qualità della sicurezza per l'aviazione civile nei paesi UE.



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Sotto il profilo normativo le *performance* della Commissione possono ritenersi oltremodo esaltate grazie ai favorevoli effetti del regolamento 472/2016/UE, che ha emendato il regolamento 72/2010/UE nella parte pertinente alla rinnovata accezione del termine ispettore per includere nel *team* ispettivo l'ulteriore partecipazione di funzionari degli Stati EFTA, dell'Autorità di vigilanza EFTA e dell'ECAC.

Del resto sin dalla data di approvazione del regolamento 300/2008/CE i risultati delle ispezioni comunitarie appaiono, a nostro avviso, obiettivamente alquanto confortanti in termini, sia di affidabilità delle metodologie prescritte per la security aerea da ciascuno Stato, sia di effettivo affinamento degli interventi correttivi finalizzati all'annullamento o alla mitigazione delle carenze precedentemente accertate negli aeroporti.

E' bene, comunque, in questa sede annotare che, sebbene non sia stato attivato alcun procedimento a norma dell'art. 15 del regolamento CE n. 300 (in caso di carenze gravi) dalle ultime ispezioni annuali, si sono pur tuttavia incontrate, nei soggetti obbligati alla implementazione delle misure di sicurezza, talune difficoltà ad adottare le disposizioni introdotte dal regolamento 815/2017/UE e, segnatamente, quelle riferibili al controllo degli accessi in aree sterili, allo *screening* dello staff di scalo nonché del bagaglio a mano e, infine, al *search* degli aeromobili.

Sul punto anzidetto attinente agli accessi, nella 95^a riunione del comitato AVSEC dello scorso novembre, la Direzione Generale DG Move ha rilanciato la "*EU Risk assessment on security checkpoints*", vale a dire una iniziativa inclusa nel novero degli intenti dell'Aviation Security Action Plan del 2017 e, successivamente (il 7 ottobre 2017), si è tenuta una riunione a livello degli esperti, dedicata alla trattazione dello specifico argomento. A ben vedere, in tale circostanza si è avuto modo di risaltare la fondatezza - oltre che la necessità - di ponderare accuratamente i concreti elementi di pericolo potenzialmente derivabili dall'*insider threat* e del ruolo che tale minaccia riveste nella definizione del grado di "vulnerabilità e di residuità del rischio", la cui valutazione costituirà motivo di approfondimento nel panorama delle attività di aggiornamento della legislazione di security del 2018 (*Small amendments exercise*).



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Qui conviene sottolineare che la Commissione ha ricevuto diverse proposte di emendamenti trasmesse da numerose delegazioni che mirano principalmente a perfezionare i requisiti di fondo dell'attuale regolamentazione, al consolidamento della chiarezza interpretativa dei testi senza "indebolire" - come ha voluto rimarcare il presidente del sopraindicato comitato - l'impostazione dell'assetto normativo nel suo insieme (si vedano le conclusioni del summary record datato 26 marzo 2018 relative al 96° meeting AVSEC, specie sulle questioni emergenti sulle tecnologie e sul background-check).

A mero titolo esemplificativo, ci preme ancora rilevare - quali novità salienti sulle attrezzature tecniche - che da parte francese, in occasione della 93^a riunione dell'AVSEC del 23 giugno 2017, si è suggerito di inserire tra i temi plausibili nell'agenda per il 2018 le questioni riguardanti i macchinari impiegati per l'individuazione degli esplosivi celati nelle calzature e ulteriori tipologie per il controllo dei veicoli pesanti che accedono in air side.

Nel capitolo del suindicato rapporto della Commissione sulle "prove", ovvero sia l'uso - per un limitato periodo di sperimentazione - di mezzi sostitutivi delle convenzionali strumentazioni di security, registriamo che i Paesi Bassi e la Francia hanno avviato l'utilizzazione di apparati di moderna generazione per il check dei bagagli a mano non implicanti la rimozione dei computer portatili, nonché di apparecchiature per la rilevazione di metalli e di materiali esplosivi internamente alle calzature in combinazione con portali elettromagnetici (WTMD) e scanner.

Procedendo alla analisi di questa tipologia di verifiche aeroportuali, nel predetto 95° incontro del 2017 del comitato AVSEC, il Servizio Tecnico dell'Aviazione Civile francese (STAC) ha effettuato una apprezzabile presentazione dell'attuale evoluzione tecnologica rivolta al rinvenimento degli IED's (*improvised explosive devices*) sulla persona o nei bagagli, mentre la delegazione cipriota ha invece evidenziato alcune problematiche proprio sulle capacità pratiche sull'impiego degli scanner di sicurezza.

Spostando la nostra attenzione sulle recenti iniziative descritte dal rapporto di cui si discute, annotiamo i sensibili progressi della negoziazione intrapresa per realizzare il regime (*Pre-loading advance*



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

cargo information - PLACI), appositamente concepito per condurre indagini sulle informazioni anticipate del carico prima dell'imbarco, sull'addestramento dei validatori della sicurezza e sull'intensificazione delle misure di vigilanza delle aree pubbliche aeroportuali, divenuto nell'ottica generale un autentico *leit - motiv* della presente tematica.

Alla stregua di siffatte considerazioni, ci sembra venga delineandosi un quadro della sicurezza per l'aviazione civile evidentemente piuttosto complesso, nei cui confronti gli organi comunitari, in stretta collaborazione con gli enti interessati (*i.e.* l'Airports Council International - ACI, l'International Air Transport Association - IATA e l'Association of European Airlines - AEA) intervengono, oramai, su molteplici fronti di fatto prescelti fra quelli ritenuti maggiormente idonei a risolvere la *vexata questio* correlata al rafforzamento dei delicati meccanismi di sicurezza degli aeroporti, ferme restando, beninteso, le esigenze di facilitazione.

Infatti, abbiamo constatato come vengano esplorati dalla Commissione nuovi percorsi operativi simultaneamente orientati verso una innovazione tecnologica sempre più avanzata, la scelta di misure diversificate da attuare sul campo involgenti il principio dell'imprevedibilità per massimizzare la concretezza della security, un'attenta e calibrata valutazione del rischio congiuntamente a studi e progetti pilota che, a conferma di quanto testé esposto, contribuiscono ad assicurare la continuità di un'azione normativa, solida e adeguata a inedite sfide future.

Sulla realizzazione di questo auspicio si può conclusivamente affermare che l'impianto giuridico della sicurezza nel trasporto aereo in Europa, per un verso è significativamente ben supportato dall'indubbia efficacia dell'aggiornamento costante della sua regolamentazione e, per altro verso, trae sicuro beneficio - e se ne deve riconoscere un assoluto valore aggiunto - dal controllo permanente della Commissione sulla relativa *compliance* delle misure predisposte dagli organi designati nelle diverse realtà aeroportuali.