

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0301/2003

11 settembre 2003

*****II**

RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA

relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (8478/1/2003 – C5-0278/2003 – 2002/0014(COD))

Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

Relatrice: Nelly Maes

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	9

PAGINA REGOLAMENTARE

Nella seduta del 3 settembre 2002 il Parlamento ha definito la sua posizione in prima lettura sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (COM(2002) 8 – 2002/0014 (COD)).

Nella seduta del 19 giugno 2003 il Presidente del Parlamento ha annunciato di aver ricevuto la posizione comune, che ha deferito alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (8478/1/2003 – C5-0278/2003).

Nella riunione del 22 gennaio 2002 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo aveva nominato relatrice Nelly Maes.

Nella riunione del 9/10 settembre 2003 ha esaminato la posizione comune e il progetto di raccomandazione per la seconda lettura.

In quest'ultima riunione ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 43 voti favorevoli e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Paolo Costa (presidente), Rijk van Dam (vicepresidente) e Gilles Savary (vicepresidente), Nelly Maes (relatrice), Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Giorgio Calò (in sostituzione di Enrique Monsonís Domingo, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Christine de Veyrac, Den Dover (in sostituzione di Dana Rosemary Scallon), Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (in sostituzione di Renate Sommer), Juan Manuel Ferrández Lezaun (in sostituzione di Camilo Nogueira Román), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, James Nicholson, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (in sostituzione di Danielle Darras), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, José Javier Pomés Ruiz, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (in sostituzione di Jan Dhaene), Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen e Mark Francis Watts.

La raccomandazione per la seconda lettura è stata depositata l'11 settembre 2003.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (8478/1/2003 – C5-0278/2003 – 2002/0014(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (8478/1/2003 – C5-0278/2003),
 - vista la sua posizione in prima lettura¹ sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2002) 8²),
 - vista la proposta modificata della Commissione (COM(2002) 664³),
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
 - visto l'articolo 80 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0301/2003),
1. modifica come segue la posizione comune;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ Testi approvati del 3.9.2002, P5_TA-PROV(2002)0395.

² GU C 103E, del 30.4.2002, pag. 351.

³ Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

Emendamento 1
Articolo 5, paragrafo 2

2. Tutti i rapporti di cui all'articolo 3 ed i rapporti di ispezione a terra di cui all'articolo 4, paragrafo 4, sono immediatamente trasmessi alla Commissione e, dietro loro richiesta, alle autorità competenti degli Stati membri.

2. Tutti i rapporti di cui all'articolo 3 ed i rapporti di ispezione a terra di cui all'articolo 4, paragrafo 4, sono immediatamente trasmessi **all'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA)**, alla Commissione e, dietro loro richiesta, alle autorità competenti degli Stati membri.

Emendamento 2
Articolo 6, paragrafo 2

2. La Commissione pubblica annualmente, una relazione sulle informazioni aggregate, accessibile al pubblico e contenente un'analisi **delle** informazioni ricevute a titolo dell'articolo 5. Nell'analisi la fonte delle informazioni non è menzionata.

2. La Commissione pubblica annualmente, una relazione sulle informazioni aggregate, accessibile al pubblico **e alle industrie interessate** e contenente un'analisi **di tutte le** informazioni ricevute a titolo dell'articolo 5. **Tale analisi è formulata in maniera semplice, facilmente comprensibile e priva di ambiguità e indica se per determinati tipi di aeromobili, specifici operatori e paesi di immatricolazione o stabilimento vi possa essere un rischio accresciuto per la sicurezza dei passeggeri.** Nell'analisi la fonte delle informazioni non è menzionata.

Motivazione

La posizione comune sostituisce l'obbligo di informazione semestrale degli Stati membri con un obbligo di informazione annuale e meno specifico della Commissione, senza tener conto degli emendamenti del Parlamento al riguardo. È importante garantire al cittadino che anche una relazione sulle informazioni aggregate contenga le informazioni rilevanti per i passeggeri e gli altri soggetti interessati. Parzialmente basato sull'emendamento 18 (prima lettura).

Emendamento 3
Articolo 9, lettera b)

b) la Commissione, in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 3, può formulare **una raccomandazione agli altri Stati membri affinché estendano le misure notificate ai sensi della lettera a) agli aeroporti situati nei loro territori rispettivi.**

b) la Commissione, in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 3, può formulare **le raccomandazioni e prendere le misure che ritiene necessarie, compresa l'estensione all'intero territorio comunitario delle misure figuranti alla lettera a).**

Motivazione

Il Consiglio indebolisce il testo originario della Commissione limitando il margine di manovra di quest'ultima a un diritto di formulare raccomandazioni. Ciò non consente di conseguire l'obiettivo di un trattamento veramente armonizzato della sicurezza aerea nell'intera Unione. È pertanto opportuno mantenere l'impostazione originaria (in cui gli Stati membri sono del resto strettamente associati attraverso un comitato).

Emendamento 4
Articolo 11, comma 1

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente a*. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

* **Tre anni** a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente a*. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

* **Due anni** a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

Una rapida introduzione della presente direttiva è molto importante per la sicurezza dei trasporti aerei e per una concorrenza leale. La proposta in esame risale al 1997. A causa della controversia su Gibilterra e di ulteriori ritardi in sede di Consiglio si è già perso troppo tempo. Occorre pertanto mantenere il termine di attuazione previsto dalla proposta della Commissione.

Emendamento 5
Articolo 13

Entro * la Commissione **elabora** una relazione sull'applicazione della presente direttiva, in particolare dell'articolo 9 prestando particolare attenzione agli sviluppi nella Comunità e nei consessi internazionali. La relazione può essere accompagnata da proposte di modifica della direttiva.

* **Cinque anni** dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Entro * la Commissione **presenta al Parlamento europeo e al Consiglio** una relazione sull'applicazione della presente direttiva, in particolare dell'articolo 9 prestando particolare attenzione agli sviluppi nella Comunità e nei consessi internazionali. La relazione può essere accompagnata da proposte di modifica della direttiva.

* **Quattro anni** dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

È importante che Commissione, Consiglio e Parlamento possano valutare al più presto, dopo la scadenza del termine per l'entrata in vigore della direttiva, se quest'ultima viene applicata correttamente. Per assicurare che venga accumulata una sufficiente esperienza concreta, si riduce il termine proposto dal Consiglio non a due anni, come originariamente proposto dalla Commissione, ma a quattro. Parzialmente basato sull'emendamento 22 (prima lettura).

MOTIVAZIONE

La proposta di direttiva

Il ramo europeo dell'ICAO, l'ECAC (European Civil Aviation Conference) applica sin dal 1996 la cosiddetta procedura SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) per controllare in maniera sistematica e trasparente aeromobili per i quali sussiste il sospetto che rappresentino un rischio per la sicurezza aerea. Negli anni scorsi la maggior parte degli Stati membri dell'UE (tutti membri dell'ECAC) hanno applicato in occasione di tali ispezioni questa procedura SAFA.

La proposta di direttiva in esame prevede una formalizzazione di questa procedura SAFA all'interno della Comunità. L'armonizzazione delle disposizioni e procedure per le ispezioni a terra favorisce in primo luogo l'obiettivo della sicurezza. Le cifre relative agli incidenti di cui parla la Commissione variano fortemente in funzione della regione e del continente. Le compagnie aeree dell'Africa, dell'Asia e dell'America meridionale e centrale registrano una percentuale di incidenti almeno doppia rispetto alla media mondiale. L'Europa occidentale e l'Australia registrano il numero più basso di incidenti, mentre le compagnie aeree dell'Europa orientale presentano il tasso più alto d'incidenti, ben 50 volte superiore a quello dell'Europa occidentale. Dalle cifre risulta inoltre che gli aerei fabbricati in occidente sono nettamente più sicuri di quelli fabbricati in oriente. A titolo di paragone: nell'Europa occidentale la percentuale di incidenti mortali su un milione di voli è dello 0,11, mentre per esempio per la Russia è del 2,68 (periodo 1994-1998).

Inoltre la proposta combatte le distorsioni della concorrenza in un settore che negli scorsi anni è stato fortemente liberalizzato. Un'applicazione uniforme delle procedure d'ispezione evita infatti che un aeromobile di un paese terzo faccia una diversione verso un altro aeroporto all'interno dell'Unione per sfuggire ai controlli. Un'azione coordinata e lo scambio d'informazioni favorisce un'identificazione tempestiva di eventuali carenze degli aeromobili.

L'obiettivo della direttiva è di contribuire ad accrescere la sicurezza aerea garantendo:

- la **raccolta e la diffusione di informazioni** più precise onde disporre di elementi sufficienti per prendere le decisioni necessarie a garantire la sicurezza;
- l'**ispezione** degli equipaggi e (del funzionamento) **degli aeromobili di paesi terzi** ogniquale sia lecito presumere che le norme internazionali di sicurezza non siano rispettate;
- l'**adozione di misure appropriate** per rettificare le carenze rilevate;
- all'occorrenza, **il fermo** di tali aeromobili, qualora sia indispensabile per garantire la sicurezza.

Già nel 1997 la Commissione europea aveva presentato una proposta di direttiva sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano gli aeroporti comunitari. Il 15 settembre 1998 il Parlamento europeo ha definito la sua posizione in seconda lettura (A4-0295/1998). Tuttavia, non avendo il Consiglio potuto prendere una decisione entro i termini prescritti, come conseguenza di una controversia sullo status di Gibilterra, la Commissione si è vista costretta a ritirare la proposta. Una volta trovata una soluzione alla controversia su Gibilterra, la Commissione ha ripresentato la sua proposta. In tale testo sono riprese le

posizioni assunte all'epoca dal Parlamento e dal Consiglio.

La prima lettura del Parlamento europeo

Il Parlamento europeo ha appoggiato a grandi linee la proposta della Commissione e nel settembre 2002 ha approvato 19 emendamenti in prima lettura. Gli emendamenti riguardavano in parte chiarimenti e precisazioni del testo, e in parte l'aggiunta di alcuni nuovi punti, tra cui:

- l'ampliamento del campo di applicazione della direttiva per garantire che per gli aeromobili dei paesi dell'Unione sia assicurato lo stesso livello di sicurezza;
- il chiarimento del ruolo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea nel recepimento e nell'applicazione della direttiva;
- l'obbligo per gli Stati membri di tener conto, nella raccolta delle informazioni, dei reclami presentati da cittadini che vivono nelle vicinanze degli aeroporti;
- garanzie per una buona informazione del pubblico sulla situazione della sicurezza e i rischi per la sicurezza;
- un appello alla Commissione a fornire assistenza ai paesi terzi per portare i loro impianti di sicurezza e il loro personale al livello previsto dalle norme comunitarie.

La Commissione ha ripreso nello spirito o nella lettera la maggior parte delle modifiche proposte dal Parlamento in una proposta modificata (COM(2002) 664).

La posizione comune del Consiglio

Nella posizione comune il Consiglio ha apportato alla proposta della Commissione alcune modifiche di merito e numerosissime modifiche testuali. Se da un lato alcune di tali modifiche perseguono la stessa finalità degli emendamenti del Parlamento, dall'altro un numero considerevole degli emendamenti del PE non è stato ripreso dal Consiglio o lo è stato in forma fortemente modificata. Inoltre, alcune delle modifiche proposte dal Consiglio al testo della Commissione pregiudicano secondo la vostra relatrice la proposta originaria.

La relatrice ritiene che, nell'ottica della sicurezza e della concorrenza leale, sia estremamente importante che questa normativa entri rapidamente in vigore, tenuto conto anche del ritardo di anni già accumulato. Per tale motivo essa si limita in seconda lettura alla presentazione di emendamenti a soli quattro temi, onde favorire un rapido accordo tra le istituzioni. Gli emendamenti mirano principalmente a compensare l'indebolimento del testo da parte del Consiglio su una serie di punti che rivestono importanza fondamentale per il Parlamento.

Informazione del pubblico (emendamento 2)

La posizione comune sostituisce l'obbligo di informazione semestrale per gli Stati membri nei confronti del pubblico con un obbligo di informazione annuale e meno specifico per la Commissione, senza tenere conto degli emendamenti del PE al riguardo. Per la relatrice la sostituzione di un obbligo di informazione nazionale con un obbligo di informazione comunitario è di per sé accettabile. La pubblicazione di una relazione da parte della Commissione può addirittura portare ad una migliore comparabilità e quindi ad una migliore visione d'insieme dei dati. È tuttavia importante poter garantire al cittadino che anche una relazione europea più generale in cui figurano dati aggregati contenga informazioni pertinenti e utili per i passeggeri e gli altri soggetti interessati. Il cittadino deve poter facilmente dedurre

dalla relazione per quali tipi di aeromobili, quali operatori e quali paesi di immatricolazione o di stabilimento si presenti potenzialmente un rischio accresciuto per la sicurezza. La posizione comune non fornisce garanzie adeguate al riguardo. Il Consiglio ha sostituito il chiaro elenco dei dati di cui il pubblico dev'essere informato (articolo 7 della proposta della Commissione) con una serie di articoli che rinviano l'uno all'altro (in particolare gli articoli 6, 5, 3 e l'allegato I della posizione comune). Anche se si seguono tutti i rinvii non si perviene alla necessaria chiarezza quanto al contenuto della relazione. Anziché indicare quali informazioni sono importanti per il pubblico il Consiglio pone l'accento nel suo testo sulla protezione delle informazioni, sull'importanza dell'aggregazione dei dati e sulla non identificazione della fonte delle informazioni.

Misure comunitarie nei confronti degli aeromobili non sicuri (emendamento 3)

Secondo la sua proposta originaria, la Commissione poteva estendere a tutto il territorio comunitario una misura presa da uno Stato membro nei confronti di una compagnia aerea. A tal fine la Commissione doveva innanzitutto consultare un comitato di esperti degli Stati membri. Il comitato o il Consiglio stesso a maggioranza qualificata poteva bloccare una siffatta misura della Commissione. Il Consiglio non veniva quindi certo a perdere tutti i suoi poteri.

Nel testo proposto dal Consiglio il margine di manovra della Commissione viene ora limitato a un diritto di formulare raccomandazioni. Gli Stati membri possono tranquillamente ignorare le raccomandazioni formulate dalla Commissione. La finalità della direttiva di adottare un approccio ugualmente severo nei confronti degli aeromobili non sicuri nell'intera Unione in questo modo non viene raggiunto.

L'emendamento conferma il testo originario della Commissione.

Una rapida entrata in vigore della direttiva ed un rapido controllo della stessa (emendamenti 4 e 5)

Una rapida applicazione della direttiva è importante per la sicurezza aerea e per una concorrenza leale. La proposta legislativa risale come si è detto al 1997. Dopo la presentazione della nuova proposta della Commissione e la soluzione della controversia su Gibilterra ci è voluto ancora un anno e mezzo perché il Consiglio presentasse una posizione comune al PE. In sintesi: non si deve perdere altro tempo. Inoltre, tutti gli Stati membri devono oramai applicare, dati i loro obblighi internazionali, la procedura SAFA, e l'attuazione della direttiva non richiede tempi lunghi. Il termine di attuazione figurante nella proposta della Commissione va pertanto mantenuto.

È inoltre importante che la Commissione, il Consiglio e il Parlamento possano valutare al più presto, una volta scaduto il termine ultimo per l'entrata in vigore della direttiva, se quest'ultima sia applicata correttamente. Come concessione al Consiglio e per assicurare che venga accumulata sufficiente esperienza concreta nell'applicazione, il termine di cinque anni proposto dal Consiglio viene ridotto non a due anni, come nella proposta originaria della Commissione, bensì a quattro.