Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

REGOLAMENTO (CE) N. 820/2008 DELLA COMMISSIONE

dell'8 agosto 2008

che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 221 del 19.8.2008, pag. 8)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento (CE) n. 483/2009 della Commissione del 9 giugno 2009	L 145	23	10.6.2009
►**M2**	Regolamento (UE) n. 133/2010 della Commissione del 4 febbraio 2010	L 43	1	18.2.2010
►**M3**	Regolamento (UE) n. 134/2010 della Commissione del 9 febbraio 2010	L 43	3	18.2.2010

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 820/2008 DELLA COMMISSIONE

dell'8 agosto 2008

che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2320/2002, la Commissione è tenuta ad adottare, se necessario, misure per l'applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione in tutta la Comunità. Il regolamento (CE) n. 622/2003 della Commissione, del 4 aprile 2003, che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione ([2]), è stato il primo atto a fissare tali misure.

(2) Il regolamento (CE) n. 622/2003 è stato modificato 14 volte dopo l'adozione. Per motivi di chiarezza e razionalità è opportuno consolidare tutte le modifiche in un nuovo regolamento.

(3) L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2320/2002 stabilisce che le misure di applicazione adottate dalla Commissione conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, dello stesso regolamento sono segrete e non sono pubblicate quando si riferiscono a criteri di rendimento e prove di accettazione delle apparecchiature, a procedure particolareggiate contenenti informazioni sensibili o a criteri particolareggiati di esenzione dalle misure di sicurezza. L'articolo 3 del regolamento (CE) n. 622/2003 dispone inoltre che le misure di applicazione di cui all'allegato devono essere riservate, non devono essere pubblicate, rimanendo a disposizione soltanto delle persone debitamente autorizzate da uno Stato membro o dalla Commissione. Le successive modifiche del regolamento (CE) n. 622/2003 hanno stabilito che tale disposizione si applica anche alle modifiche.

(4) Al fine di migliorare la trasparenza delle misure di applicazione che ha adottato fino ad ora conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2320/2002, la Commissione ha riesaminato le misure di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 622/2003, e successive modificazioni, alla luce dei criteri di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2320/2002. Il riesame ha mostrato che molte di queste misure non devono necessariamente essere segrete e devono pertanto essere pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

(5) Rimane tuttavia fondamentale tenere segrete talune misure la cui divulgazione potrebbe agevolarne l'elusione e favorire atti di interferenza illecita. Tali misure comprendono, in particolare, talune procedure dettagliate, nonché le relative esenzioni, riguardanti il controllo dei veicoli che accedono alle aree sterili, l'ispezione degli aeromobili e la perquisizione dei passeggeri, il trattamento di passeggeri pericolosi, il controllo del bagaglio de-

([1]) GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 849/2004 (GU L 158 del 30.4.2004, pag. 1); rettifica nella GU L 229 del 29.6.2004, pag. 3.

([2]) GU L 89 del 5.4.2003, pag. 9. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 358/2008 (GU L 111 del 23.4.2008, pag. 5).

▼B

stinato alla stiva accompagnato e non accompagnato mediante sistemi per il rilevamento di esplosivi e il controllo delle merci e della posta, nonché le specifiche tecniche per le apparecchiature di controllo. È opportuno adottare tali misure separatamente, con una decisione i cui destinatari sono tutti gli Stati membri.

(6) Sarebbe opportuno consentire di distinguere fra gli aeroporti sulla base della valutazione locale del rischio. Pertanto, la Commissione deve essere informata sugli aeroporti che si ritiene presentino un margine di rischio inferiore.

(7) Occorre inoltre che le misure di applicazione possano variare secondo il tipo di attività aerea. La Commissione deve essere informata nel caso in cui siano applicate misure compensative per garantire livelli di sicurezza equivalenti.

(8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivo

Il presente regolamento stabilisce le misure necessarie per l'applicazione e l'adeguamento tecnico delle norme di base comuni concernenti la sicurezza dell'aviazione che devono essere inserite nei programmi nazionali di sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

— «programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile», i regolamenti, le pratiche e le procedure adottate dagli Stati membri, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2320/2002, per garantire la sicurezza dell'aviazione civile sul territorio nazionale,

— «autorità competente», l'autorità nazionale designata da uno Stato membro ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2320/2002, come responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione del suo programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 3

Le misure di cui all'articolo 1 sono stabilite nell'allegato.

Articolo 4

Nuove metodologie e procedure tecniche

1. Gli Stati membri possono autorizzare metodologie o procedure tecniche per i controlli di sicurezza diverse da quelle previste nell'allegato, a condizione che tale metodologia o procedura:

a) sia utilizzata al fine di valutare un nuovo modo di effettuare i controlli di sicurezza in questione; e

b) non pregiudichi il livello complessivo di sicurezza raggiunto.

2. Almeno quattro mesi prima della data prevista per la sua introduzione, lo Stato membro interessato informa per iscritto la Commissione e gli altri Stati membri circa la nuova metodologia o procedura che esso intende autorizzare, allegando una relazione indicante le modalità con le

▼B

quali si garantirà che l'applicazione della nuova metodologia o procedura soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 1, lettera b). La notifica deve inoltre contenere informazioni dettagliate sui siti nei quali tale metodologia o procedura sarà utilizzata e la durata prevista del periodo di valutazione.

3. In caso di risposta favorevole da parte della Commissione, o qualora non pervenga alcuna risposta entro un termine di tre mesi dal ricevimento della richiesta scritta, lo Stato membro può autorizzare l'introduzione della nuova metodologia o procedura.

Qualora ritenga che la nuova metodologia o procedura non fornisca garanzie sufficienti per il mantenimento del livello generale di sicurezza dell'aviazione civile, la Commissione informa di ciò gli Stati membri entro tre mesi dal ricevimento della notifica di cui al paragrafo 2, esponendo le sue preoccupazioni. In tal caso lo Stato membro interessato non dà inizio a tale metodologia o procedura fino a quando non ha risposto in modo soddisfacente alle preoccupazioni della Commissione.

4. Il periodo di valutazione massimo per ogni metodologia o procedura è di 18 mesi. La durata del periodo di valutazione può essere estesa dalla Commissione al massimo di 12 mesi, a condizione che lo Stato membro fornisca una giustificazione adeguata.

5. Durante il periodo di valutazione l'autorità competente dello Stato membro interessato trasmette periodicamente alla Commissione, a intervalli non superiori a sei mesi, una relazione sullo stato di avanzamento della valutazione. La Commissione comunica agli altri Stati membri il contenuto di tale relazione.

6. Il periodo di valutazione non può avere durata superiore a 30 mesi.

Articolo 5

Notifica

Gli Stati membri comunicano alla Commissione per iscritto l'elenco degli aeroporti per i quali si sono avvalsi dell'opzione di cui alla lettera a) o alla lettera c), dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2320/2002.

Articolo 6

Misure compensative

Gli Stati membri comunicano per iscritto alla Commissione le misure compensative adottate ai sensi del punto 4.2, dell'allegato al regolamento (CE) n. 2320/2002.

Articolo 7

Il regolamento (CE) n. 622/2003 della Commissione è abrogato.

Articolo 8

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno Stato membro.

▼B

ALLEGATO [1]

1. DEFINIZIONI

In aggiunta alle definizioni riportate nell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002 si applicano le seguenti definizioni:

1.1. «ACAMS» (*Access Control and Alarm Monitoring System*): un sistema di controllo degli accessi e di allarme che controlli elettronicamente l'accesso a porte, uscite per l'imbarco (*gates*) ed altri ingressi che portano direttamente o indirettamente ad aree sterili e dia l'allarme alle autorità competenti quando si verifichi un caso di accesso non autorizzato a tali zone;

1.2. «utente di un aeroporto»: qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci da e per l'aeroporto in questione, ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 96/67/CE del Consiglio [2];

1.3. «assistenza a terra»: i servizi forniti agli utenti degli aeroporti negli aeroporti stessi, secondo quando descritto nell'allegato della direttiva 96/67/CE;

1.4. «vettore aereo»: ogni impresa di trasporto aereo in possesso di una valida licenza d'esercizio che svolga un'attività di volo;

1.5. «pannello di servizio»: il punto d'accesso esterno di un aeromobile utilizzato per fornire servizi all'aeromobile stesso; tali pannelli includono l'approvvigionamento idrico, il prelievo delle acque nere, i collegamenti per la fornitura d'energia elettrica e altri vani per servizi accessibili dall'esterno mediante sportelli muniti di chiusura a scatto;

1.6. «aeromobile non in servizio»: un aeromobile parcheggiato per un periodo superiore a 12 ore o che non è oggetto di una sorveglianza sufficiente a rilevare accessi non autorizzati.

2. SICUREZZA AEROPORTUALE

2.1. **Requisiti per la progettazione degli aeroporti**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

2.2. **Controllo dell'accesso**

2.2.1. *Aree sterili e altre aree lato volo*

1. L'autorità competente garantisce che l'accesso alle aree sterili sia controllato.

   Quando zone che non sono aree sterili ma tali da permettere l'accesso agli aeromobili risultino adiacenti ad aree sterili, andranno disposti recinzioni e controlli sufficienti a rilevare gli accessi non autorizzati e ad adottare le misure del caso.

2. L'autorità competente ad autorizzare l'accesso alle aree sterili garantisce che tutti i membri del personale che accedano a tali aree adottino misure rigorose di controllo degli accessi. Dette misure comprendono:

   a) i membri del personale dotati di un mezzo d'identificazione dell'amministrazione aeroportuale che consenta loro di accedere alle aree sterili devono avere familiarità con i mezzi d'identificazione rilasciati dalle autorità aeroportuali e con altri mezzi di identificazione approvati nonché con i luoghi in cui sono validi per l'accesso alle aree sterili;

   b) i membri del personale devono fermare tutte le persone non munite di mezzo di identificazione valido reperite nelle aree sterili o riferirne la presenza all'autorità competente;

---

[1] Il presente allegato segue la stessa struttura e numerazione dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002. Ove il presente regolamento non preveda alcuna disposizione per l'applicazione o l'adattamento tecnico delle norme comuni di base, ciò è indicato esplicitamente nella rubrica corrispondente.

[2] GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

▼B

c) i membri del personale devono fermare tutti i veicoli non autorizzati reperiti nelle aree sterili o riferirne la presenza all'autorità competente.

3. L'autorità competente fa sì che nel programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile sia previsto che il controllo dei tesserini di riconoscimento aeroportuali che permettono di accedere alle aree sterili sia effettuato secondo le seguenti modalità:

a) i tesserini di riconoscimento aeroportuali limitano l'accesso del personale unicamente a zone determinate in funzione di necessità operative;

b) in caso di cessazione o cambiamento del rapporto di lavoro il tesserino di riconoscimento aeroportuale di un dipendente deve essere restituito alle autorità aeroportuali, che provvedono a distruggerlo;

c) il titolare è tenuto a informare immediatamente il datore di lavoro e l'autorità responsabile del rilascio in merito alla perdita o al furto del tesserino di riconoscimento aeroportuale. In seguito a tale notifica il tesserino stesso viene immediatamente disabilitato.

4. L'autorità competente assicura che le porte di accesso da utilizzarsi per le sole operazioni di sbarco ma che consentono l'accesso al piazzale di parcheggio degli aeromobili o ad aree sterili rimangano aperte soltanto durante le operazioni di sbarco dagli aeromobili.

5. Le zone ove sono localizzati i controlli di sicurezza sono protette da guardie o da appropriati dispositivi di sorveglianza per scoraggiare e impedire ogni violazione delle norme di sicurezza nelle corsie di accesso e di uscita in detti punti, e per consentire la protezione del personale addetto ai controlli.

6. I materiali conservati nelle aree sterili e in altre aree lato volo da utilizzarsi per il trattamento dei passeggeri e dei bagagli destinati alla stiva sono costantemente protetti o tenuti sotto sorveglianza per impedire l'accesso non autorizzato. I materiali scartati sono distrutti per evitarne l'uso da parte di persone non autorizzate.

I sistemi di controllo delle partenze e i sistemi di check-in negli aeroporti sono controllati per impedire l'accesso non autorizzato.

I sistemi di check-in automatico e le opzioni applicabili via Internet messi a disposizione dei passeggeri devono essere considerati come accesso autorizzato ai materiali o ai sistemi in questione.

2.2.2. *Terminali*

I requisiti di cui al punto 2.2.1.6 si applicano anche ai terminali accessibili al pubblico.

2.2.3. *Altre aree pubbliche*

Nessuna disposizione nel presente regolamento

2.3. **Controllo del personale, degli oggetti trasportati e dei veicoli**

2.3.1. *Controllo del personale e degli oggetti trasportati*

Il personale di sicurezza può rifiutare l'accesso alle aree sterili a qualsiasi membro del personale in possesso di un oggetto che appaia sospetto.

2.3.2. *Controllo dei veicoli*

1. I veicoli sono esaminati per rilevare la presenza di oggetti proibiti e di persone non autorizzate.

2. Il conducente e gli eventuali passeggeri dei veicoli non possono trovarsi a bordo degli stessi durante i controlli.

▼B

2.3.3. *Procedure di sicurezza per le forniture di liquidi e di sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni*

Disposizioni generali

1. Per «forniture di liquidi» si intendono liquidi posti in vendita in punti di vendita situati in un'area lato volo oltre il punto di controllo delle carte d'imbarco o in un'area sterile, dalla loro prima ricezione nell'area lato volo fino alla loro consegna al punto di vendita.

2. Per «forniture di sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni» si intendono sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni da utilizzare nei punti di vendita situati in un'area lato volo oltre il punto di controllo delle carte d'imbarco, dalla loro prima ricezione nell'area lato volo fino alla loro utilizzazione finale.

Controlli delle forniture

Nessuna disposizione nel presente regolamento

Fornitore conosciuto

Nessuna disposizione nel presente regolamento

Sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni

3. Le forniture di sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni sono consegnate in imballaggi in grado di evidenziare eventuali manomissioni ai punti di vendita situati in un'area lato volo oltre il punto di controllo delle carte d'imbarco.

4. Dopo la ricezione in tali punti di vendita e fino alla loro utilizzazione finale, le forniture di sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni devono essere protette da interferenze non autorizzate.

2.4. **Sicurezza fisica e controlli**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

3. SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

3.1. **Ispezione e controllo degli aeromobili**

Il vettore aereo assicura che il personale incaricato di effettuare l'ispezione e il controllo di un aeromobile ai fini della sicurezza abbia familiarità con il tipo di aeromobile controllato e abbia ricevuto una formazione adeguata circa lo svolgimento di tali attività.

3.1.1. *Controllo di sicurezza (check) dell'aeromobile*

A conclusione del controllo di sicurezza dell'aeromobile, il vettore aereo ne conserva una registrazione per 24 ore o per la durata del volo, qualora quest'ultimo abbia durata superiore.

3.1.2. *Ispezione di sicurezza (search) dell'aeromobile*

1. A conclusione dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile, il vettore aereo ne conserva una registrazione per 24 ore o per la durata del volo, qualora quest'ultimo abbia durata superiore.

2. L'ispezione di sicurezza dell'aeromobile si effettua in una cabina dell'aeromobile vuota.

3.2. **Protezione dell'aeromobile**

Il vettore aereo è responsabile della protezione dei propri aeromobili.

▼B

4. PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

4.1. Controlli sui passeggeri

4.1.1. *Articoli proibiti*

1. I passeggeri non sono autorizzati a portare nelle aree sterili e nella cabina di un aeromobile i seguenti articoli:

a) Pistole, armi da fuoco e altre armi

Qualsiasi oggetto che di fatto o in apparenza può sparare un proiettile o causare lesioni, fra cui:

— tutte le armi da fuoco (pistole, rivoltelle, carabine, fucili, ecc.),

— repliche e imitazioni di armi da fuoco,

— componenti di armi da fuoco (esclusi i dispositivi di mira telescopici e i mirini),

— pistole ad aria, fucili e armi a pallini,

— pistole lanciarazzi,

— pistole per starter,

— armi giocattolo di qualsiasi tipo,

— pistole a sfere,

— pistole industriali con dardi e pistole fissachiodi,

— balestre,

— fionde,

— lanciarpioni e fucili subacquei,

— strumenti per sopprimere gli animali senza dolore (*animal humane killers*),

— dispositivi per stordire o trasmettere una scossa [ad esempio pungoli elettrici per bovini, armi balistiche ad energia proiettata (*taser*)],

— accendini a forma di arma da fuoco.

b) Armi appuntite o con spigoli e oggetti taglienti

Articoli appuntiti o con lama che possono causare lesioni, fra cui:

— asce e accette,

— frecce e dardi,

— ramponi,

— arpioni e lance,

— piccozze per ghiaccio e rompighiaccio,

— pattini per pattinaggio su ghiaccio,

— temperini o coltelli a scatto con lame di qualsiasi lunghezza,

— coltelli, compresi i coltelli cerimoniali, con lame lunghe oltre 6 cm, di metallo o di qualsiasi altro materiale sufficientemente robusto da farne armi potenziali,

— mannaie da macellaio,

— machete,

— rasoi aperti e lame da rasoio (esclusi i rasoi di sicurezza o monouso con le lame incorporate nella cartuccia),

— sciabole, spade e bastoni con lama nascosta,

— bisturi,

— forbici con lame lunghe oltre 6 cm,

— bastoni da sci e da passeggio/escursionismo,

▼B

— stelle da lancio,

— attrezzi da artigiano che possono essere utilizzati come armi a punta o a spigolo (ad esempio trapani e relative punte, taglierine, cutter, tutti i tipi di seghe, cacciaviti, palanchini, martelli, pinze, chiavi inglesi, saldatori).

c) Strumenti smussati

Qualsiasi strumento smussato che può causare lesioni, fra cui:

— mazze da baseball e da softball,

— mazze o bastoni, rigidi o flessibili (ad esempio manganelli, sfollagente e bastoni),

— mazze da cricket,

— mazze da golf,

— mazze da hockey,

— mazze da lacrosse,

— pagaie per kayak e canoa,

— skate-board,

— stecche da biliardo e affini,

— canne da pesca,

— attrezzature per arti marziali (ad esempio pugni di ferro, mazze, manganelli, catene, num chuck, kubaton, kubasaunt).

d) Esplosivi e sostanze infiammabili

Qualsiasi sostanza esplosiva o altamente infiammabile che rappresenti un rischio per la salute dei passeggeri e dell'equipaggio o per la sicurezza dell'aeromobile o dei beni, fra cui:

— munizioni,

— detonatori,

— detonatori e micce,

— esplosivi e ordigni esplosivi,

— repliche o imitazioni di materiali o ordigni esplosivi,

— mine e altri materiali militari esplosivi,

— granate di qualsiasi tipo,

— gas e contenitori per gas (ad esempio butano, propano, acetilene, ossigeno) di grande volume,

— fuochi d'artificio, razzi (di qualsiasi tipo) e altri articoli pirotecnici (compresi i petardi e le cartucce giocattolo),

— fiammiferi non di sicurezza,

— candelotti o cartucce fumogene,

— combustibili liquidi infiammabili (ad esempio petrolio/benzina, gasolio, combustibile per accendini, alcol, etanolo),

— vernice a spruzzo di aerosol,

— acquaragia e solventi per vernici,

— bevande alcoliche con contenuto volumetrico di alcol superiore a 70 % (140 % in gradi proof).

e) Sostanze chimiche e tossiche

Qualsiasi sostanza chimica o tossica che rappresenti un rischio per la salute dei passeggeri e dell'equipaggio o per la sicurezza dell'aeromobile o dei beni, fra cui:

— acidi e alcali (ad esempio batterie «bagnate» versabili),

— sostanze corrosive o candeggianti (ad esempio mercurio, cloro),

▼B

— spray disabilitanti o immobilizzanti (ad esempio spray irritanti, gas lacrimogeni),

— materiale radioattivo (ad esempio isotopi medici o commerciali),

— veleni,

— materiale infettivo o materiale biologico pericoloso (ad esempio sangue infetto, batteri e virus),

— materiali ad accensione o combustione spontanea,

— estintori.

f) Liquidi

Liquidi, a meno che non siano contenuti in recipienti individuali di capacità massima di 100 ml o equivalente e contenuti in un sacchetto di plastica trasparente richiudibile di capacità non superiore a 1 litro. Gli articoli devono avere spazio sufficiente nel sacchetto di plastica, che deve essere completamente chiuso. I liquidi comprendono gel, sostanze in pasta, lozioni, miscele di liquidi e solidi e i contenuti di recipienti sotto pressione, ad esempio dentifrici, gel per capelli, bevande, zuppe, sciroppi, profumi, schiume da barba, aerosol e altri articoli di consistenza simile.

Possono essere autorizzate esenzioni se il liquido:

1) deve essere utilizzato durante il viaggio ed è necessario per fini medici o per un regime dietetico speciale, compresi gli alimenti per neonati. Su richiesta, il passeggero deve fornire una prova dell'autenticità del liquido esentato; oppure

2) è stato acquistato nell'area lato volo, oltre il punto di controllo delle carte di imbarco, in un punto di vendita soggetto a procedure di sicurezza approvate che fanno parte del programma di sicurezza dell'aeroporto, purché il liquido sia confezionato in un sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso nell'aeroporto in questione; oppure

3) è stato acquistato nell'area sterile in un punto di vendita soggetto a procedure di sicurezza dell'aeroporto nell'ambito del programma di sicurezza dell'aeroporto; oppure

4) è stato acquistato in un altro aeroporto comunitario, purché il liquido sia confezionato in un sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso nell'area lato volo dell'aeroporto in questione; oppure

5) è stato acquistato a bordo di un vettore comunitario, purché il liquido sia confezionato in un sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso a bordo del vettore in questione; oppure

6) è stato acquistato in un punto di vendita situato in un'area lato volo, oltre il punto di controllo delle carte d'imbarco o in un'area sterile, in un aeroporto situato in un paese terzo che figura nell'elenco di cui all'appendice 1. La Commissione può decidere, in conformità della procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2320/2002, di includere nell'appendice 1 un aeroporto di un paese terzo, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

   — il paese terzo ha ottenuto buoni risultati nella cooperazione con la Comunità e i suoi Stati membri, e

   — la Commissione ha riconosciuto dopo verifica che:

      a) il paese terzo applica norme di sicurezza aerea soddisfacenti; e

▼B

b) all'aeroporto sono applicate misure di sicurezza equivalenti a quelle di cui al paragrafo 2.3.3 del presente allegato e al paragrafo 2.3.6 della decisione della Commissione dell'8 agosto 2008 ([1]); e

c) nell'aeroporto sono applicate le linee guida per i controlli di sicurezza raccomandate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile per il controllo di liquidi, gel e aerosol, come indicato nella lettera agli Stati del 1º dicembre 2006 (riferimento: AS 8/11-06/100 riservatissimo) e nella lettera agli Stati del 30 marzo 2007 (riferimento: AS 8/11-07/26 riservatissimo) o, per i sacchetti in grado di evidenziare eventuali manomissioni, specifiche equivalenti; e

d) il sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni in cui è contenuto il liquido dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto nell'area lato volo dell'aeroporto del paese terzo nelle trentasei ore precedenti.

2. Un passeggero può essere esonerato dai requisiti di cui al punto 4.1.1.1 a condizione che:

a) l'autorità competente sia stata informata in anticipo e abbia autorizzato il trasporto degli articoli; e

b) il comandante dell'aeromobile sia stato informato a proposito del passeggero e degli articoli proibiti da esso trasportati.

Ove opportuno, gli articoli proibiti sono sistemati in condizioni sicure.

3. L'elenco degli articoli proibiti di cui al punto 4.1.1.1 e le informazioni sulle esenzioni autorizzate devono essere messi a disposizione del pubblico.

4. L'autorità competente può proibire altri articoli oltre a quelli di cui al punto 4.1.1.1. L'autorità competente compie sforzi ragionevoli per informare i passeggeri a proposito degli articoli in questione prima che essi abbiano completato la procedura di registrazione del bagaglio destinato alla stiva.

5. Salvo se proibiti ai sensi del punto 5.2.3.1, gli articoli proibiti di cui al punto 4.1.1.1 o 4.1.1.4 possono essere trasportati come bagagli destinati alla stiva, a condizione che i passeggeri non abbiano accesso non controllato al bagaglio in questione da quando il bagaglio è registrato fino a quando è ritirato all'arrivo.

6. Il personale di sicurezza può rifiutare l'accesso a un'area sterile e alla cabina di un aeromobile a qualsiasi passeggero in possesso di un articolo non inserito al punto 4.1.1.3 ma che appaia sospetto.

4.1.2. *Calibrazione del portale elettromagnetico per la rilevazione dei metalli*

Nessuna disposizione nel presente regolamento

4.1.3. *Controllo dei passeggeri a mobilità ridotta*

Nessuna disposizione nel presente regolamento

4.1.4. *Disposizioni di sicurezza per i passeggeri potenzialmente pericolosi*

1. Devono essere adottate misure di sicurezza specifiche per il trasporto aereo dei seguenti gruppi di passeggeri potenzialmente pericolosi:

a) persone espulse:

— persone legalmente autorizzate a entrare in uno Stato membro dalle autorità di tale Stato o entrate illegalmente in uno Stato membro, alle quali le autorità competenti abbiano in un secondo momento formalmente ordinato di lasciare lo Stato membro in questione;

([1]) Decisione non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

▼B

b) persone inammissibili:

— persone cui le autorità competenti di uno Stato membro hanno rifiutato l'ingresso in tale Stato, che vengono riportate nel paese di provenienza o in qualsiasi altro paese nel quale siano autorizzate a fare ingresso;

c) detenuti in custodia:

— persone in arresto o giudicate in tribunale, di cui occorra assicurare il trasporto.

2. Le autorità competenti notificano al vettore interessato per iscritto e nei tempi appropriati quando intendano imbarcare passeggeri potenzialmente pericolosi.

3. La notifica scritta al vettore aereo e al comandante del volo deve contenere i seguenti dettagli:

— identità della persona,

— motivo del trasporto,

— nome e qualifiche delle eventuali persone di scorta,

— valutazione del rischio da parte delle autorità competenti (inclusi i motivi che giustificano la presenza o l'assenza di una scorta),

— all'occorrenza, richiesta dell'assegnazione preliminare di un posto specifico, e

— natura dei documenti disponibili.

4. Devono essere introdotte misure specifiche di sicurezza da applicare ai passeggeri indisciplinati. Si considera passeggero indisciplinato chi a bordo di un aeromobile civile commetta, tra il momento in cui il portellone dell'aeromobile viene chiuso prima del decollo e quello in cui esso viene riaperto dopo l'atterraggio, un atto di:

— aggressione, intimidazione, minaccia o deliberata imprudenza tale da mettere in pericolo l'ordine pubblico o la sicurezza di beni o persone,

— aggressione, intimidazione, minaccia o interferenza nei confronti di un membro dell'equipaggio nell'esecuzione dei suoi compiti o tale da diminuirne la capacità di svolgerli,

— deliberata imprudenza o danneggiamento di un aeromobile, delle sue attrezzature, o delle strutture e attrezzature ad esso pertinenti tale da mettere in pericolo l'ordine pubblico e la sicurezza del velivolo stesso o dei suoi occupanti,

— comunicazione di informazioni scientemente false, tale da mettere in pericolo la sicurezza di un aeromobile in volo,

— disobbedienza a comandi o istruzioni legittimi miranti a garantire lo svolgimento sicuro, ordinato o efficiente delle operazioni.

5. I detenuti in custodia devono sempre essere scortati.

4.2. **Separazione dei passeggeri**

Qualora una parte delle infrastrutture del terminale situata tra i punti di controllo di sicurezza e il punto di imbarco di un aeromobile sia stata usata da passeggeri in arrivo non soggetti ai controlli descritti in modo particolareggiato nel regolamento (CE) n. 2320/2002, prima di qualsiasi operazione di imbarco di passeggeri controllati tale zona deve essere ispezionata per garantire che non vi sia stato lasciato alcun articolo proibito.

4.3. **Controllo del bagaglio a mano**

1. Tutti i liquidi devono essere presentati ai punti di controllo di sicurezza per essere esaminati.

2. I computer portatili e le altre apparecchiature elettriche di grandi dimensioni devono essere rimossi dal bagaglio a mano prima del controllo e controllati separatamente.

3. I cappotti e le giacche dei passeggeri sono controllati come bagaglio a mano distinto.

▼B

4.3.1. *Controllo del bagaglio a mano tramite apparecchiatura radioscopica ad alta definizione dotata di TIP installato e attivato*

Nessuna disposizione nel presente regolamento

4.4. **Controllo del personale diplomatico**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

5. BAGAGLIO DESTINATO ALLA STIVA

5.1. **Riconcilio del bagaglio destinato alla stiva**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

5.2. **Controllo del bagaglio destinato alla stiva**

5.2.1. *Bagaglio destinato alla stiva accompagnato*

1. Il vettore aereo garantisce che ogni passeggero viaggi sullo stesso volo su cui è stivato il rispettivo bagaglio registrato. In caso contrario, il bagaglio destinato alla stiva in questione deve essere considerato come bagaglio non accompagnato.

2. L'autorità competente stabilisce nel suo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile procedure dettagliate per il conseguimento dell'obiettivo di controllo in caso di guasto delle apparecchiature di controllo.

5.2.2. *Bagaglio destinato alla stiva non accompagnato*

Il vettore aereo che accetta da un altro vettore aereo il bagaglio destinato alla stiva non accompagnato ottiene una documentazione scritta attestante che prima di essere accettato ai fini del trasporto detto bagaglio è stato sottoposto ai controlli di sicurezza di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002.

5.2.3. *Articoli proibiti nel bagaglio destinato alla stiva*

1. I seguenti articoli non possono essere contenuti nel bagaglio destinato alla stiva:

   — esplosivi, compresi detonatori, micce, granate, mine ed esplosivi,

   — gas, compresi il propano e il butano,

   — liquidi infiammabili, compresi la benzina e il metanolo,

   — solidi infiammabili e sostanze reattive, compresi il magnesio, dispositivi di accensione, articoli pirotecnici e razzi,

   — sostanze ossidanti e perossidi organici, compresi la candeggina e i kit per la riparazione della carrozzeria delle automobili,

   — sostanze tossiche o infettive, compresi il veleno per topi e il sangue infetto,

   — materiale radioattivo, compresi gli isotopi medici o commerciali,

   — sostanze corrosive, compresi il mercurio e le batterie per veicoli,

   — componenti di impianti del carburante dei veicoli che hanno contenuto carburante.

2. L'elenco degli articoli proibiti di cui al punto 5.2.3.1 deve essere messo a disposizione del pubblico presso le agenzie dei vettori aerei e mediante altri strumenti appropriati.

3. L'autorità competente può proibire altri articoli oltre a quelli di cui al punto 5.2.3.1. L'autorità competente compie sforzi ragionevoli per informare i passeggeri a proposito degli articoli in questione.

4. Il personale di sicurezza può rifiutare il trasporto di bagaglio destinato alla stiva contenente un articolo non contemplato al punto 5.2.3.1 che risulti sospetto.

▼B

5.2.4. *Controllo del bagaglio destinato alla stiva mediante apparecchiature di rilevamento di esplosivi (EDS)*

Nessuna disposizione nel presente regolamento

5.2.5. *Controllo del bagaglio destinato alla stiva accompagnato mediante apparecchiatura radioscopica convenzionale dotata di TIP installato e attivato*

Nessuna disposizione nel presente regolamento

5.3. **Protezione del bagaglio destinato alla stiva**

1. L'accesso alle zone di trattamento e deposito bagagli deve essere limitato al personale che è tenuto ad accedere a tale zona per esigenze operative. Nel novero di tale personale rientrano le persone incaricate di caricare, scaricare e proteggere il bagaglio destinato alla stiva e le persone autorizzate dall'autorità competente ad accedere alle zone di trattamento e deposito bagagli.

2. All'occorrenza, ai passeggeri può essere consentito di accedere al bagaglio destinato alla stiva di loro proprietà che sia già stato controllato, purché essi siano continuamente sorvegliati per garantire che nessun articolo proibito sia:

   a) introdotto nel bagaglio destinato alla stiva; oppure

   b) prelevato dal bagaglio destinato alla stiva e introdotto nella cabina dell'aeromobile o nell'area sterile.

6. MERCI, CORRIERI E PACCHI ESPRESSI

6.1. **Ambito di applicazione**

Ai fini del presente regolamento:

per «mittente responsabile» si intende un mittente le cui spedizioni possono essere individuate con certezza come spedizioni destinate esclusivamente al trasporto con aeromobile cargo, come indicato al punto 6.5 dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002.

6.2. **Qualifica di agente regolamentato**

Designazione, autorizzazione o iscrizione in un registro da parte dell'autorità competente

6.2.1. Gli Stati membri provvedono affinché, ai fini della designazione, autorizzazione o iscrizione in un registro di un operatore quale agente regolamentato, l'autorità competente espleti la seguente procedura:

a) il richiedente deve presentare la domanda per l'attribuzione dello status di agente regolamentato all'autorità competente dello Stato membro nel quale ha la sede.

   Il richiedente presenta all'autorità competente un programma di sicurezza. Il programma descrive i metodi e le procedure che l'agente deve applicare per conformarsi al presente regolamento e al programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro nel quale ha la sede. Il programma descrive altresì le modalità del controllo che l'agente deve effettuare per verificare il rispetto dei citati metodi e procedure.

   Il richiedente presenta una dichiarazione scritta nella quale si impegna a rispettare le norme di sicurezza stabilite nel suo programma e a notificare immediatamente all'autorità competente eventuali cambiamenti del programma. La dichiarazione è sottoscritta dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza;

b) l'autorità competente esamina il programma di sicurezza e verifica la conformità delle misure di sicurezza ivi stabilite alle norme applicabili. L'autorità competente effettua una verifica in loco dei locali del richiedente che formano oggetto del programma, al fine di valutare la capacità del richiedente di conformarsi al presente regolamento e al programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro nel quale i locali sono ubicati;

▼B

c) se reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b), l'autorità competente può designare, autorizzare o iscrivere nel registro il richiedente in qualità di agente regolamentato.

La presente procedura si applica al più tardi a partire dal 1º marzo 2008.

6.2.2. Ai fini della lettera b) del punto 6.2.1, si considera verifica in loco un'ispezione condotta dall'autorità competente nei locali dell'agente regolamentato.

6.2.3. Qualora l'autorità competente ritenga che l'agente regolamentato non sia più in grado di rispettare le disposizioni del presente regolamento né il programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile, gli revoca lo status di agente regolamentato.

6.3. **Controlli di sicurezza**

6.3.1. Quando ispeziona le merci conformemente al punto 6.3.1, lettera b), dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002, l'agente o il vettore aereo deve:

a) utilizzare gli strumenti o i metodi che offrono la maggiore probabilità di individuare articoli proibiti, tenendo in considerazione la natura della spedizione; e

b) assicurarsi che gli strumenti o i metodi utilizzati siano sufficientemente rigorosi da garantire che la merce non nasconda articoli proibiti.

6.3.2. L'autorità competente notifica alla Commissione ogni altro strumento, di cui al punto 6.3.1, lettera b), punto iv), dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002, di cui autorizza l'utilizzo per il controllo di sicurezza della merce.

6.4. **Criteri applicabili ad un mittente conosciuto**

6.4.1. La dichiarazione del mittente conosciuto di cui al punto 6.4.1, lettera b), dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002 è resa una volta l'anno per iscritto utilizzando il modulo nazionale standardizzato.

La dichiarazione certifica, tra l'altro, che le spedizioni non contengono articoli proibiti elencati ai punti iv) e v) dell'appendice, come indicato al punto 6.4.1, lettera c), punto i), dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002.

Il mittente conosciuto assume la piena responsabilità della propria dichiarazione.

6.4.2. Quando una spedizione contenga un articolo proibito, il mittente conosciuto certifica tale fatto per iscritto all'agente regolamentato o al vettore aereo.

6.4.3. Se il mittente conosciuto non è più in grado di adempiere ai propri obblighi, gli viene revocato lo status di mittente conosciuto dall'autorità competente o dall'agente regolamentato o dal vettore aereo responsabile della designazione.

6.5. **Trasporto con aeromobile cargo**

6.5.1. Gli Stati membri devono assicurare che la seguente procedura sia applicata dall'agente regolamentato o dal vettore aereo ai fini della designazione di un operatore quale mittente responsabile:

a) il richiedente deve presentare per iscritto una dichiarazione d'impegno, nella quale:

— conferma di aver ricevuto le istruzioni nazionali in materia di sicurezza dei locali, del personale e dei trasporti,

— si impegna a comunicare al personale operante nei suoi locali le istruzioni nazionali in materia di sicurezza,

— si impegna a tenere le merci in condizioni di sicurezza fino alla loro consegna all'agente regolamentato o al vettore aereo,

— accetta che le spedizioni possano essere soggette a controlli di sicurezza, compreso tramite *screening*, e

▼B

— accetta ispezioni senza preavviso da parte dell'autorità competente nei suoi locali finalizzate a verificare il rispetto delle istruzioni nazionali da parte del mittente responsabile.

L'operatore designa almeno un responsabile per la sicurezza e ne comunica il nominativo e l'indirizzo di contatto all'agente regolamentato o al vettore aereo.

b) L'agente regolamentato o il vettore aereo raccoglie le seguenti informazioni sull'operatore:

— i dati relativi all'impresa, compreso l'indirizzo sociale bona fide,

— la natura dell'attività svolta,

— le coordinate di contatto, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza,

— il numero di partita IVA o il numero di registrazione della società, e

— le coordinate bancarie.

c) Se l'agente regolamentato o il vettore aereo ritiene adeguate le informazioni ricevute con riferimento alle lettere a) e b), il richiedente può essere designato «mittente responsabile».

6.5.2. L'agente regolamentato o vettore aereo mantiene una base di dati contenente le informazioni di cui al punto 6.5.1, lettera b). La base di dati è a disposizione dell'autorità competente a fini ispettivi.

6.5.3. Se un agente regolamentato o un vettore aereo ritiene che il mittente responsabile non rispetti più le istruzioni nazionali, revoca lo status di mittente responsabile.

7. **POSTA**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

8. **POSTA E MATERIALE DEL VETTORE AEREO**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

9. **PROVVISTE E FORNITURE PER IL VETTOVAGLIAMENTO DI BORDO (CATERING)**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

10. **PROVVISTE E FORNITURE PER LA PULIZIA DI BORDO**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

11. **AVIAZIONE GENERALE**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

12. **RECLUTAMENTO E FORMAZIONE DEL PERSONALE**

12.1. **Programma nazionale di formazione sulla sicurezza aerea**

Il programma nazionale per la formazione sulla sicurezza aerea deve comprendere una formazione riguardante il trattamento dei passeggeri indisciplinati.

12.2. **Personale di sicurezza**

12.2.1. *Gestione della sicurezza del vettore aereo e dell'aeroporto*

1. Le autorità competenti assicurano che ogni aeroporto e vettore aereo della Comunità disponga di personale adeguatamente qualificato per la gestione della sicurezza. Le autorità competenti assicurano altresì che la gestione della sicurezza sia adeguatamente organizzata. I dirigenti di grado più elevato responsabili della conformità alle pre-

▼B

scrizioni di sicurezza dei vettori aerei o degli aeroporti devono possedere il necessario livello di qualificazione, conoscenze ed esperienza, tra cui:

a) esperienza nel campo delle operazioni relative alla sicurezza aerea; oppure

b) esperienza in altri campi connessi alla sicurezza, quali organismi di pubblica sicurezza, forze armate o altro; e

c) attestati o titoli equivalenti rilasciati dalle autorità competenti; e

d) conoscenze nei seguenti settori:

— sistemi di sicurezza e controllo degli accessi,

— sicurezza a terra e in volo,

— armi e altri articoli proibiti,

— aspetti generali del terrorismo.

12.3. **Altro personale**

Nessuna disposizione nel presente regolamento

13. SPECIFICHE TECNICHE PER LE APPARECCHIATURE DI CONTROLLO

Nessuna disposizione nel presente regolamento

▼B

Appendice 1

Aeroporti da cui partono voli diretti ad aeroporti comunitari:

— aeroporto di Singapore (SIN)

— Croazia:

aeroporto di Ragusa (Dubrovnik) (DBV)

aeroporto di Fiume (Rijeka) (RJK)

aeroporto di Pola (Pula) (PUY)

aeroporto di Spalato (Split) (SPU)

aeroporto di Zara (Zadar) (ZAD)

aeroporto di Zagabria (Zagreb) (ZAG)

▼M1

— Repubblica di Corea:

Aeroporto di Seoul Incheon (ICN)

Aeroporto Pusan-Gimhae (PUS).

▼M2

— Canada:

Calgary International (YYC)

Edmonton International (YEG)

Halifax International (YHZ)

Montreal International (YUL)

Ottawa-Macdonald-Cartier International (YOW)

Toronto-Lester B. Pearson International (YYZ)

Vancouver International (YVR)

Winnipeg International (YWG)

Moncton (YQM)

Quebec (YQB)

St. John's (YYT)

Whitehorse (YXY)

▼M3

— Stati Uniti d'America:

tutti gli aeroporti internazionali