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

►B

REGOLAMENTO (UE) N. 185/2010 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 2010

che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (UE) n. 357/2010 della Commissione del 23 aprile 2010	L 105	10	27.4.2010
►M2	Regolamento (UE) n. 358/2010 della Commissione del 23 aprile 2010	L 105	12	27.4.2010
►M3	Regolamento (UE) n. 573/2010 della Commissione del 30 giugno 2010	L 166	1	1.7.2010
►M4	Regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione del 3 novembre 2010	L 286	1	4.11.2010
►M5	Regolamento (UE) n. 334/2011 della Commissione del 7 aprile 2011	L 94	12	8.4.2011
►M6	Regolamento di esecuzione (UE) n. 859/2011 della Commissione del 25 agosto 2011	L 220	9	26.8.2011
►M7	Regolamento di esecuzione (UE) n. 1087/2011 della Commissione del 27 ottobre 2011	L 281	12	28.10.2011
►M8	Regolamento di esecuzione (UE) n. 1147/2011 della Commissione dell'11 novembre 2011	L 294	7	12.11.2011

▼B

REGOLAMENTO (UE) N. 185/2010 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 2010

che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) Conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 300/2008 la Commissione adotta disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e disposizioni generali che integrano le norme fondamentali comuni, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del suddetto regolamento.

(2) Se contengono misure di sicurezza sensibili, tali misure devono essere considerate informazioni classificate UE ai sensi della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione, del 29 novembre 2001, che modifica il regolamento interno della Commissione ([2]), come prevede l'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008, e non devono pertanto essere pubblicate. È opportuno adottare tali misure separatamente, con una decisione di cui tutti gli Stati membri sono destinatari.

(3) Il regolamento (CE) n. 300/2008 si applica in tutti i suoi elementi a decorrere dalla data specificata nelle disposizioni attuative adottate secondo le procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 4, paragrafo 3, del suddetto regolamento, ma non oltre il 29 aprile 2010. Il presente regolamento deve quindi essere applicato a decorrere dal 29 aprile 2010 al fine di armonizzare l'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

(4) Con il tempo saranno sviluppati metodi e tecnologie per il rilevamento di esplosivi liquidi. Sulla base degli sviluppi tecnologici e delle esperienze acquisite a livello operativo sia nell'UE che su scala globale, la Commissione presenterà proposte, ove opportuno, per rivedere le disposizioni di natura tecnologica e operativa in materia di controllo (screening) di liquidi, aerosol e gel.

(5) I regolamenti della Commissione (CE) n. 1217/2003, del 4 luglio 2003, recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile ([3]), (CE) n. 1486/2003, del 22 agosto 2003, che istituisce procedure per lo

([1]) GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.
([2]) GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.
([3]) GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44.

▼B

svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile [1], (CE) n. 1138/2004, del 21 giugno 2004, che stabilisce una definizione comune delle parti critiche delle aree sterili degli aeroporti [2], (CE) n. 820/2008, dell'8 agosto 2008, che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione [3], che hanno tutti attuato 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 [4], devono quindi essere abrogati.

(6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivo

Il presente regolamento stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza e disposizioni generali che completano le norme fondamentali comuni.

Articolo 2

Modalità di esecuzione

1. Le disposizioni di cui all'articolo 1 sono esposte nell'allegato.

2. Conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008, i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile tengono nel debito conto il presente regolamento.

Articolo 3

Abrogazione

I regolamenti (CE) n. 1217/2003, (CE) n. 1486/2003, (CE) n. 1138/2004 e (CE) n. 820/2008 sono abrogati con effetto dal 29 aprile 2010.

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Esso si applica a partire dal 29 aprile 2010.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

---

[1] GU L 213 del 23.8.2003, pag. 3.
[2] GU L 221 del 22.6.2004, pag. 6.
[3] GU L 221 del 19.8.2008, pag. 8.
[4] GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

▼B

ALLEGATO

1. SICUREZZA DEGLI AEROPORTI

1.0. DISPOSIZIONI GENERALI

1.0.1. Salvo diversa indicazione l'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto responsabile in base al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

1.0.2. Ai fini del presente capitolo, un aeromobile, bus, carrello dei bagagli o altro mezzo di trasporto, o una passerella telescopica, sono considerati parti di un aeroporto.

Ai fini del presente capitolo, per «bagaglio protetto ai fini della sicurezza» si intende il bagaglio da stiva in partenza sottoposto a controllo (screening) che viene fisicamente protetto in modo da impedire che in esso vengano introdotti oggetti.

1.0.3. Fatti salvi i criteri di deroga di cui al regolamento (CE) n. 272/2009, l'autorità competente può autorizzare procedure di sicurezza speciali o deroghe per la protezione e la sicurezza delle aree lato volo negli aeroporti nei giorni in cui non vi sono più di otto voli in partenza programmati, a condizione che ci sia un solo aeromobile per volta da caricare o scaricare o sul quale imbarcare o sbarcare o all'interno della parte critica dell'area sterile o in un aeroporto che non rientra nel campo d'applicazione del punto 1.1.3.

1.1. REQUISITI PER LA PROGETTAZIONE DEGLI AEROPORTI

1.1.1. **Confini**

1.1.1.1. I confini tra aree lato terra, aree lato volo, aree sterili, parti critiche e, se del caso, aree delimitate devono essere chiaramente identificabili in ogni aeroporto per consentire che vengano prese le opportune misure di sicurezza in ognuna di queste aree.

1.1.1.2. Il confine tra aree lato terra e aree lato volo deve consistere in un ostacolo fisico che sia chiaramente visibile al pubblico e che impedisca ad una persona l'accesso non autorizzato.

1.1.2. **Aree sterili (security restricted areas)**

1.1.2.1. Le aree sterili devono comprendere almeno:

a) una parte di un aeroporto alla quale i passeggeri in partenza già sottoposti a controllo hanno accesso; nonché

b) una parte di un aeroporto attraverso la quale può transitare il bagaglio da stiva in partenza già sottoposto a controllo o nella quale esso può essere conservato, a meno che si tratti di bagaglio protetto ai fini della sicurezza; nonché

c) una parte di un aeroporto destinata al parcheggio degli aeromobili sui quali effettuare l'imbarco o il carico.

1.1.2.2. Una parte di un aeroporto viene considerata area sterile almeno per il periodo nel quale vengono effettuate le attività di cui al punto 1.1.2.1.

Quando viene istituita un'area sterile, si procede ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate immediatamente prima dell'istituzione di tale area in modo da poter ragionevolmente garantire che essa non contenga articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza dell'aeromobile.

▼B

1.1.2.3. Qualora persone non autorizzate possano aver avuto accesso ad aree sterili, si procede ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate non appena possibile in modo da poter ragionevolmente garantire che essa non contenga articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza.

1.1.3. **Parti critiche delle aree sterili**

1.1.3.1. Negli aeroporti in cui più di 40 persone sono in possesso di un tesserino di riconoscimento aeroportuale che permette l'accesso alle aree sterili devono essere istituite le parti critiche.

1.1.3.2. Le parti critiche devono includere almeno:

a) tutte le parti di un aeroporto alle quali i passeggeri in partenza già sottoposti a controllo hanno accesso; nonché

b) tutte le parti di un aeroporto attraverso le quali può transitare il bagaglio da stiva in partenza già sottoposto a controllo o nelle quali può essere conservato, a meno che si tratti di bagaglio protetto ai fini della sicurezza.

Una parte di un aeroporto viene considerata area sterile almeno per il periodo nel quale vengono effettuate le attività di cui alle lettere a) o b).

1.1.3.3. Quando viene istituita una parte critica, si procede immediatamente ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate prima che tale parte sia istituita in modo da poter ragionevolmente garantire che essa non contenga articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza.

1.1.3.4. Qualora persone non autorizzate possano aver avuto accesso a parti critiche, si procede non appena possibile ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate in modo da poter ragionevolmente garantire che esse non contengano articoli proibiti.

Questa disposizione è considerata soddisfatta nel caso di aeromobili sottoposti a ispezione o controllo di sicurezza.

La presente disposizione non si applica quando persone di cui al punto 1.3.2 e 4.1.1.7 hanno avuto accesso a queste parti.

Le persone provenienti da paesi terzi diversi da quelli elencati nell'allegato 4-B sono considerate persone non controllate (unscreened).

1.2. CONTROLLO DELL'ACCESSO

1.2.1. **Accesso alle aree lato volo**

1.2.1.1. L'accesso al lato volo è autorizzato esclusivamente alle persone e ai veicoli che hanno un motivo legittimo per entrare.

1.2.1.2. Per essere autorizzata ad accedere al lato volo, ogni persona deve esibire un'autorizzazione.

1.2.1.3. Per essere autorizzato ad accedere al lato volo, ogni veicolo esibire un lasciapassare per veicoli.

1.2.1.4. Le persone che si trovano sul lato volo devono, su richiesta, presentare la loro autorizzazione per il controllo.

▼B

1.2.2. **Accesso alle aree sterili**

1.2.2.1. L'accesso alle aree sterili è autorizzato esclusivamente alle persone e ai veicoli che hanno un motivo legittimo per entrare.

1.2.2.2. Per essere autorizzata ad accedere alle aree sterili, ogni persona deve esibire una delle seguenti autorizzazioni:

a) una carta di imbarco valida o un documento equivalente; oppure

b) un tesserino di approvazione come membro di equipaggio valido; oppure

c) un tesserino di ingresso in aeroporto valido; oppure

d) un documento di approvazione valido dell'autorità nazionale competente; oppure

e) un documento di approvazione valido rilasciato dall'autorità di controllo e riconosciuto dall'autorità nazionale competente.

1.2.2.3. Per essere autorizzato ad accedere alle aree sterili, ogni veicolo deve esibire un lasciapassare valido.

1.2.2.4. La carta di imbarco o documento equivalente, di cui al punto 1.2.2.2, lettera a), deve essere controllata per accertarne con ragionevole sicurezza la validità prima di autorizzare una persona ad accedere alle aree sterili.

La carta di cui ai punti 1.2.2.2, lettere b) – e), rispettivamente, deve essere controllata per accertarne ragionevolmente la validità e la sua corrispondenza al detentore prima di autorizzare una persona ad accedere alle aree sterili.

1.2.2.5. Al fine di impedire l'accesso non autorizzato alle aree sterili i punti di accesso devono essere controllati da:

a) un sistema elettronico che limita l'accesso ad una persona per volta; oppure

b) da persone autorizzate che effettuano il controllo d'accesso.

1.2.2.6. Il lasciapassare del veicolo deve essere controllato per accertarne con ragionevole sicurezza la validità e la sua corrispondenza al veicolo prima di autorizzare l'accesso alle aree sterili.

1.2.2.7. L'accesso alle aree sterili deve inoltre essere soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.2.3. **Requisiti relativi ai tesserini di approvazione come membro dell'equipaggio e dei tesserini di ingresso in aeroporto comunitari**

1.2.3.1. Il tesserino di approvazione come membro di equipaggio utilizzato da un vettore aereo comunitario e il tesserino d'ingresso in aeroporto possono essere rilasciati solo a persone che abbiano esigenze operative e abbiano superato il controllo dei precedenti personali (background check) conformemente al punto 11.1.3.

1.2.3.2. I tesserini di approvazione per membri di equipaggio e per ingresso in aeroporto vengono rilasciati per un periodo non superiore a cinque anni.

1.2.3.3. Il tesserino di approvazione di una persona che non supera il controllo dei precedenti personali viene immediatamente ritirato.

1.2.3.4. Il tesserino di approvazione deve essere portato in modo visibile almeno quando il titolare si trova nelle aree sterili.

La persona che non porti in modo visibile il proprio tesserino di approvazione nelle aree sterili diverse da quelle dove si trovano i passeggeri sarà oggetto di contestazione da parte degli agenti responsabili dell'applicazione del punto 1.5.1 lettera c) e, laddove opportuno, verrà segnalata.

▼B

1.2.3.5. Il tesserino di approvazione viene immediatamente restituito all'autorità che lo ha rilasciato:

a) su richiesta dell'autorità che lo ha rilasciato; oppure

b) in seguito a cessazione del rapporto di lavoro; oppure

c) in seguito a cambiamento del datore di lavoro; oppure

d) in seguito a modifica della necessità di accedere alle aree per le quali l'autorizzazione è stata rilasciata; oppure

e) in seguito a scadenza del tesserino; oppure

f) in seguito a ritiro del tesserino.

1.2.3.6. La perdita, il furto o la mancata restituzione del tesserino di approvazione viene immediatamente notificata all'autorità che lo ha rilasciato.

1.2.3.7. Un tesserino elettronico viene immediatamente disattivato in seguito a restituzione, scadenza, ritiro o notifica della perdita, del furto o della mancata restituzione.

1.2.3.8. I tesserini comunitari di approvazione come membro di equipaggio o di ingresso in aeroporto sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.2.4. **Requisiti supplementari per i tesserini di approvazione come membro di equipaggio comunitari**

1.2.4.1. Un tesserino di approvazione di un membro di equipaggio dipendente di un vettore aereo comunitario reca:

a) il nome e la fotografia del titolare; nonché

b) il nome del vettore aereo; nonché

c) il termine «crew» in inglese, da aggiungere entro 5 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento; nonché

d) la data di scadenza, da aggiungere entro 5 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

1.2.5. **Requisiti supplementari per i tesserini comunitari di ingresso in aeroporto**

1.2.5.1. Un tesserino di ingresso in aeroporto reca:

a) il nome e la fotografia del titolare; nonché

b) il nome del datore di lavoro del titolare, a meno che sia programmato elettronicamente; nonché

c) il nome dell'autorità di rilascio o dell'aeroporto; nonché

d) le aree alle quali il titolare è autorizzato ad accedere; nonché

e) la data di scadenza, a meno che sia programmata elettronicamente.

I nomi e le aree di accesso possono essere sostituite da un elemento di identificazione equivalente.

1.2.5.2. Al fine di impedire l'illecita utilizzazione dei tesserini di ingresso in aeroporto, viene istituito un sistema che permetta di individuare con ragionevole sicurezza i tentativi di utilizzare tesserini persi, rubati o non restituiti. Quando viene individuato un tentativo di questo tipo, vengono adottate le misure opportune.

1.2.6. **Requisiti dei lasciapassare per veicoli**

1.2.6.1. Un lasciapassare per veicoli può essere rilasciato solo quando è stata accertata una necessità operativa.

▼B

1.2.6.2. Un lasciapassare per veicolo viene rilasciato specificamente per un determinato veicolo e indica:

a) le aree nelle quali è autorizzato ad accedere; nonché

b) la data di scadenza.

I lasciapassare elettronici per veicoli non indicano le aree nelle quali il veicolo è autorizzato ad accedere né la data di scadenza, a condizione che tale informazione possa essere letta elettronicamente e controllata prima di autorizzare l'accesso alle aree sterili.

1.2.6.3. Un lasciapassare elettronico per veicolo viene apposto sul veicolo in modo tale da impedire che venga rimosso e riutilizzato.

1.2.6.4. Il lasciapassare per veicolo viene esposto in modo visibile ogniqualvolta il veicolo si trova nelle aree lato volo.

1.2.6.5. Il lasciapassare per veicolo viene immediatamente restituito al soggetto che lo ha rilasciato:

a) su richiesta del soggetto di rilascio; oppure

b) quando il veicolo non deve essere più utilizzato per l'accesso alle aree lato volo; oppure

c) alla scadenza del lasciapassare, a meno che quest'ultimo sia disattivato automaticamente.

1.2.6.6. La perdita, il furto o la mancata restituzione di un lasciapassare per un veicolo viene immediatamente comunicata all'autorità che lo ha rilasciato.

1.2.6.7. Un lasciapassare elettronico per veicolo viene immediatamente disattivato in seguito a restituzione, scadenza o notifica della perdita, del furto o della mancata restituzione.

1.2.6.8. Al fine di impedire l'illecita utilizzazione dei lasciapassare per veicolo, viene istituito un sistema che permetta di individuare con ragionevole sicurezza i tentativi di utilizzare lasciapassare per veicolo persi, rubati o non restituiti. Quando viene individuato un tentativo di questo tipo, vengono adottate le misure opportune.

1.2.7. **Accesso con scorta**

1.2.7.1. I membri dell'equipaggio, diversi da quelli in possesso di un tesserino di ingresso in aeroporto valido, vengono scortati ogni volta si trovino in aree sterili diverse da:

a) aree dove possono sostare i passeggeri; nonché

b) aree nelle immediate vicinanze dell'aeromobile con il quale sono arrivati o partiranno; nonché

c) aree destinate agli equipaggi.

1.2.7.2. Eccezionalmente, una persona può essere dispensata dai requisiti di cui al punto 1.2.5.1 e dagli obblighi sui controlli dei precedenti personali a condizione che venga scortata ogni volta che si trovi nelle aree sterili.

1.2.7.3. Una scorta deve:

a) essere in possesso di un tesserino di approvazione valido di cui al punto 1.2.2.2 lettera c), d) o e); nonché

b) essere autorizzata a effettuare servizio di scorta nelle aree sterili; nonché

▼B

c) avere la o le persone scortate sempre sotto diretto controllo visivo; nonché

d) garantire con ragionevole certezza che la persona o le persone scortate non commettano violazioni alla sicurezza.

1.2.7.4. Un veicolo può essere dispensato dai requisiti di cui al punto 1.2.6 a condizione che venga scortato ogni volta che si trovi nell'area lato volo.

1.2.8. **Altre deroghe**

Altre deroghe sono soggette alle disposizioni stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.3. CONTROLLO (SCREENING) DELLE PERSONE DIVERSE DAI PASSEGGERI E DEGLI OGGETTI DA ESSE TRASPORTATI

1.3.1. **Controllo (screening) delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati**

1.3.1.1. Il controllo delle persone diverse dai passeggeri e il controllo degli oggetti da esse trasportati vengono effettuati con le stesse modalità rispettivamente del controllo dei passeggeri e del controllo del bagaglio a mano.

1.3.1.2. I punti da 4.1.1.1 a 4.1.1.6 e 4.1.1.8 si applicano per quanto riguarda il controllo delle persone diverse dai passeggeri.

1.3.1.3. I punti da 4.1.2.1 a 4.1.2.9 e 4.1.2.12 si applicano per quanto riguarda il controllo degli oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri.

1.3.1.4. Gli articoli di cui all'allegato 4-C possono essere trasportati solo dal personale autorizzato a farlo per l'espletamento di compiti essenziali per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali o degli aeromobili o per lo svolgimento delle proprie mansioni in volo.

1.3.1.5. Quando persone diverse dai passeggeri e gli oggetti da queste trasportati devono essere sottoposti a controlli a campione continui, la frequenza di questi ultimi deve essere stabilita dall'autorità competente sulla base di una valutazione del rischio.

1.3.1.6. Il controllo di persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da queste trasportati deve inoltre essere soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.3.2. **Esenzioni e procedure speciali di controllo**

1.3.2.1. L'autorità competente può, per ragioni obiettive, consentire a persone diverse dai passeggeri di essere esentate dal controllo o essere sottoposte a procedure di controllo speciali, a condizione che vengano scortate da una persona autorizzata a effettuare la scorta conformemente al punto 1.2.7.3.

1.3.2.2. Le persone sottoposte a controllo, diverse dai passeggeri, che lasciano temporaneamente le parti critiche, al loro ritorno possono essere esentate dal controllo a condizione che siano rimaste sotto costante osservazione da parte del personale autorizzato in grado di garantire con ragionevole sicurezza che esse non introducano articoli proibiti nelle parti critiche.

1.3.2.3. Le esenzioni e le procedure di controllo speciali devono inoltre essere soggette alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4. ISPEZIONE DEI VEICOLI

1.4.1. **Veicoli che accedono alle parti critiche**

1.4.1.1. Tutti i veicoli che entrano nelle parti critiche devono essere ispezionati. Essi devono essere protetti da interferenze illecite dal momento dell'ispezione fino all'ingresso nelle parti critiche.

▼B

1.4.1.2. Il conducente ed eventuali occupanti del veicolo non possono trovarsi al suo interno quando viene effettuata l'ispezione. Ad essi viene chiesto di togliere i loro oggetti personali dal veicolo per sottoporli a controllo (screening).

1.4.1.3. Vengono messe a punto metodologie in grado di garantire la casualità della selezione delle aree da ispezionare.

1.4.1.4. I veicoli che entrano nelle parti critiche sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4.2. **Veicoli che entrano in aree sterili diverse dalle parti critiche**

1.4.2.1. Il conducente ed eventuali occupanti del veicolo non possono trovarsi al suo interno quando viene effettuata l'ispezione. Ad essi viene chiesto di togliere i loro oggetti personali dal veicolo per effettuare il controllo (screening).

1.4.2.2. Vengono messe a punto metodologie in grado di garantire la casualità della selezione dei veicoli e delle aree da ispezionare.

1.4.2.3. I veicoli che entrano nelle aree sterili diverse da parti critiche sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4.3. **Metodi di ispezione**

1.4.3.1. Un'ispezione manuale consiste in un controllo manuale completo delle aree selezionate, compreso il contenuto, allo scopo di accertare con ragionevole sicurezza che esse non contengano articoli proibiti.

1.4.3.2. I metodi seguenti possono essere utilizzati come strumenti supplementari di ispezione.

a) cani in grado di rivelare gli esplosivi; nonché

b) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivo.

1.4.3.3. I metodi di ispezione sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4.4. **Esenzioni e procedure speciali di ispezione**

1.4.4.1. L'autorità competente può, per ragioni obiettive, consentire a dei veicoli di essere esentati dall'ispezione o di essere sottoposti a procedure di ispezione speciali, a condizione che vengano scortati da una persona autorizzata a effettuare la scorta conformemente al punto 1.2.7.3.

1.4.4.2. Le deroghe e le procedure di ispezione speciali sono inoltre soggette alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.5. SORVEGLIANZA, PATTUGLIAMENTO ED ALTRI CONTROLLI FISICI

1.5.1. La sorveglianza o il pattugliamento vengono effettuati allo scopo di monitorare:

a) i confini tra area lato terra, area lato volo, aree sterili, parti critiche e, se del caso, aree delimitate; nonché

b) aree accessibili al pubblico appartenenti o vicine all'aerostazione, incluse le aree di parcheggio e le strade di accesso; nonché

c) l'esibizione e la validità dei tesserini di approvazione delle persone nelle aree sterili diverse dalle aree dove sono presenti passeggeri; nonché

d) l'esibizione e la validità dei lasciapassare quando i veicoli si trovano nelle aree lato volo; nonché

▼B

e) i bagagli da stiva, le merci e la posta, le forniture di bordo nonché la posta e il materiale del vettore aereo presenti in parti critiche in attesa di essere caricati.

1.5.2. La frequenza e gli strumenti per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento si basano su una valutazione del rischio intrapresa dall'autorità competente, tenendo conto:

a) delle dimensioni dell'aeroporto, inclusi il numero e la natura delle operazioni; nonché

b) la configurazione dell'aeroporto, in particolare l'interrelazione tra le aree stabilite nell'aeroporto; nonché

c) le possibilità e i limiti degli strumenti per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento.

Le parti della valutazione del rischio relative alla frequenza e alle modalità per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento, dietro richiesta, vengono messe a disposizione per iscritto, a fini del controllo di conformità.

1.5.3. L'attività di sorveglianza e di pattugliamento non deve seguire un modello prevedibile. La validità dei tesserini di approvazione deve essere sottoposta a controlli a campione.

1.5.4. Devono essere attuate misure dirette ad impedire violazioni ai punti di controllo di sicurezza e, qualora ciò si verificasse, permettere di intervenire e porre rimedio immediatamente alla violazione e alle sue conseguenze.

2. **AREE DELIMITATE AEROPORTUALI**

Nessuna disposizione nel presente regolamento.

3. **SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI**

3.0. DISPOSIZIONI GENERALI

3.0.1. Salvo diversa indicazione un vettore aereo garantisce l'attuazione delle disposizioni illustrate nel presente capitolo per quanto riguarda i propri aeromobili.

3.0.2. I paesi terzi le cui norme di sicurezza sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda la sicurezza degli aeromobili sono elencati nell'appendice 3-B.

3.0.3. Un aeromobile non deve essere sottoposto a controlli di sicurezza (check). Esso viene sottoposto ad un'ispezione di sicurezza (search) conformemente al punto 3.1.

3.0.4. L'operatore aeroportuale notifica ad un vettore aereo, dietro richiesta, se i suoi aeromobili si trovano o meno in una parte critica. Se questo non fosse chiaro, si presume che gli aeromobili si trovino in un luogo diverso da una parte critica.

3.0.5. Quando un'area non è più considerata una parte critica in seguito a modifica del suo status di sicurezza l'aeroporto ne informa i vettori interessati.

3.1. ISPEZIONE DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE (SEARCH)

3.1.1. **Quando procedere ad un'ispezione di sicurezza di un aeromobile**

3.1.1.1. Un aeromobile viene sempre sottoposto ad un'ispezione di sicurezza ogniqualvolta vi sia motivo di ritenere che persone non autorizzate possano avervi avuto accesso.

▼B

3.1.1.2. Un'ispezione di sicurezza di un aeromobile consiste nell'ispezione di determinate aree dell'aeromobile stabilite in una decisione separata della Commissione.

3.1.1.3. Un aeromobile che arriva in una parte critica da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 3-B viene sottoposto ad un'ispezione di sicurezza in qualsiasi momento dopo lo sbarco dei passeggeri e/o lo scarico della stiva.

3.1.1.4. Un aeromobile in arrivo da uno Stato membro dove era in transito dopo essere arrivato da un paese terzo non incluso nell'elenco di cui all'appendice 3-B viene considerato come un aeromobile in arrivo da un paese terzo.

3.1.1.5. Anche il momento in cui si deve procedere ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

3.1.2. **Come procedere ad un'ispezione di sicurezza di un aeromobile**

Le modalità con cui si procede ad un'ispezione di sicurezza di un aeromobile sono soggette alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

3.1.3. **Informazioni relative all'ispezione di sicurezza dell'aeromobile**

Le seguenti informazioni relative all'ispezione di sicurezza dell'aeromobile di un volo in partenza devono essere registrate e conservate in un luogo diverso dall'aeromobile per 24 ore o per la durata del volo (se supera le 24 ore):

— numero del volo, nonché

— destinazione, nonché

— origine del volo precedente, nonché

— l'indicazione che l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata completata o meno.

Se l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata effettuata, le informazioni devono includere:

— data e ora alle quali l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata completata, nonché

— il nome e la firma della persona responsabile dell'effettuazione dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile.

3.2. PROTEZIONE DELL'AEROMOBILE

3.2.1. **Protezione dell'aeromobile — aspetti generali**

3.2.1.1. Indipendentemente dal punto in cui un aeromobile è parcheggiato in un aeroporto, esso viene protetto dall'accesso non autorizzato come segue:

a) garantire che coloro che cercano di accedere all'aeromobile senza esserne autorizzati siano immediatamente intercettati; oppure

b) mantenere chiuse le sue porte esterne. Quando l'aeromobile si trova in una parte critica, le porte esterne che non sono accessibili dal suolo si considerano chiuse se i mezzi di accesso sono stati rimossi e posti a sufficiente distanza dall'aeromobile da impedirne ragionevolmente l'accesso; oppure

c) disporre di strumenti elettronici che individuano immediatamente un tentativo di accesso non autorizzato.

▼B

3.2.1.2. Il punto 3.2.1.1 non si applica ad un aeromobile parcheggiato in un hangar chiuso o comunque protetto da accesso non autorizzato.

3.2.2. **Protezione supplementare di un aeromobile con porte esterne chiuse situato in luogo diverso da una parte critica**

3.2.2.1. Quando le porte esterne sono chiuse e l'aeromobile si trova in un luogo diverso da una parte critica, ogni porta esterna deve:

a) avere i mezzi di accesso rimossi; oppure

b) deve essere sigillata; oppure

c) deve essere chiusa; oppure

d) deve essere monitorata.

Il punto a) non si applica ad una porta accessibile dal suolo.

3.2.2.2. Quando i mezzi di accesso alle porte non accessibili dal suolo sono stati rimossi, essi devono essere posti sufficientemente lontano dall'aeromobile così da impedirne ragionevolmente l'accesso.

3.2.2.3. Quando le porte esterne sono chiuse, solo le persone con una necessità operativa possono aprire le suddette porte.

3.2.2.4. Quando le porte esterne sono monitorate, il monitoraggio deve garantire che l'accesso non autorizzato all'aeromobile sia immediatamente individuato.

3.2.2.5. La protezione di un aeromobile con porte esterne chiuse in una parte diversa da una parte critica è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 3-A

ISPEZIONE DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE (SEARCH)

Le modalità con cui si procede ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 3-B

SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

APPROVAZIONE DEI PAESI TERZI CHE APPLICANO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI

Per quanto riguarda la sicurezza aerea, le norme di sicurezza applicate nei seguenti paesi terzi sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni:

▼M4

Stati Uniti d'America.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni che indicano che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo aventi un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, che confermano che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo è ripristinata.

▼B

4. PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

4.0. DISPOSIZIONI GENERALI

4.0.1. Salvo diversa indicazione l'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto responsabile in base al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

4.0.2. I paesi terzi che applicano norme di sicurezza riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda i passeggeri e il bagaglio a mano sono elencati nell'appendice 4-B.

4.0.3. I passeggeri e il bagaglio a mano in arrivo da uno Stato membro dove l'aeromobile era in transito dopo essere arrivato da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 4-B vengono considerati passeggeri e bagaglio a mano in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che i suddetti passeggeri e il rispettivo bagaglio a mano sono stati sottoposti a controllo (screening) in tale Stato membro.

▼M2

4.0.4. Ai fini del presente allegato:

a) «i liquidi, aerosol e gel» (LAG) comprendono paste, lozioni, miscele liquido/solido e il contenuto di contenitori pressurizzati, come dentifricio, gel per capelli, bevande, minestre, sciroppi, profumo, schiuma da barba e altri prodotti di consistenza simile;

b) per «sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni» (*security tamper-evident bag*, STEB) si intende un sacchetto conforme alle linee guida per i controlli di sicurezza raccomandate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile.

▼B

4.1. CONTROLLO DEI PASSEGGERI E DEL BAGAGLIO A MANO

4.1.1. **Controlli sui passeggeri**

▼M8

4.1.1.1. Prima del controllo, i cappotti e le giacche dei passeggeri devono essere tolti e controllati come bagaglio a mano. L'addetto al controllo può chiedere al passeggero di togliere ulteriori oggetti, come ritiene opportuno.

4.1.1.2. Il controllo (screening) dei passeggeri deve essere effettuato mediante:

a) un'ispezione manuale; oppure

b) un portale magnetico per la rilevazione dei metalli (WTMD); oppure

c) cani in grado di rilevare l'esplosivo, in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a); oppure

d) scanner di sicurezza che non emettono radiazioni ionizzanti.

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se il passeggero trasporti o meno degli articoli proibiti, al passeggero viene negato l'accesso alle aree sterili o viene sottoposto a un nuovo controllo fino a che l'addetto non si riterrà convinto.

▼B

4.1.1.3. Un'ispezione manuale viene effettuata in modo da accertare con ragionevole sicurezza che la persona controllata non trasporti articoli proibiti.

4.1.1.4. Quando un portale magnetico emette un segnale di allarme, la causa dell'allarme deve essere individuata.

4.1.1.5. I dispositivi manuali per la rilevazione dei metalli (HHMD) possono essere utilizzati solo come strumento supplementare di controllo. Essi non sostituiscono le esigenze dell'ispezione manuale.

▼B

4.1.1.6. Quando viene autorizzato il trasporto nella cabina di un aeromobile di un animale vivo, quest'ultimo deve essere controllato come un passeggero o come un bagaglio a mano.

4.1.1.7. Le autorità competenti possono specificare categorie di passeggeri che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo o che possono essere dispensate dal controllo (screening). La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

4.1.1.8. Il controllo dei passeggeri è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M3

4.1.1.9. I cani in grado di rilevare l'esplosivo possono essere utilizzati solo come strumento supplementare di controllo.

▼M8

4.1.1.10. Quando per lo screening dei passeggeri viene impiegato uno scanner di sicurezza con un esaminatore umano, così come definito al punto 12.11.1, secondo capoverso, sono osservate le seguenti disposizioni minime:

a) gli scanner di sicurezza non memorizzano, conservano, copiano, stampano o recuperano le immagini. Tuttavia, le immagini generate durante lo screening possono essere conservate per il tempo necessario all'esaminatore umano per analizzarle e sono cancellate appena si accerta che il passeggero può passare. L'accesso alle immagini e il loro uso non autorizzato sono proibiti e devono essere impediti;

b) l'esaminatore umano che analizza l'immagine si trova in un luogo separato e non può vedere il passeggero sottoposto a screening;

c) nel luogo separato dove avviene l'analisi delle immagini non è consentito introdurre strumenti tecnici capaci di memorizzare, copiare, fotografare o registrare in altro modo le immagini;

d) l'immagine non è collegata a dati relativi alla persona sottoposta a screening e l'identità di quest'ultima non viene rivelata;

e) un passeggero può chiedere che l'immagine del suo corpo venga analizzata da un esaminatore umano del sesso di sua scelta;

f) l'immagine è sfocata o oscurata per evitare l'identificazione del volto del passeggero.

Le lettere a) e d) si applicano anche agli scanner di sicurezza con rilevamento automatico degli oggetti pericolosi.

I passeggeri hanno il diritto di rifiutarsi di sottoporsi allo screening mediante scanner di sicurezza. In questo caso il passeggero sarà sottoposto a screening mediante un metodo alternativo, comprendente almeno un'ispezione manuale in conformità all'appendice 4-A della decisione C(2010) 774 della Commissione. Quando lo scanner di sicurezza emette un segnale di allarme, è necessario determinare la causa che lo ha provocato.

Prima di essere sottoposto a screening mediante scanner di sicurezza, il passeggero viene informato della tecnologia utilizzata, delle condizioni associate al suo uso e della possibilità di rifiutare lo screening mediante scanner di sicurezza.

▼B

4.1.2. **Controllo del bagaglio a mano**

4.1.2.1. Prima del controllo, computer portatili e altri oggetti elettrici di grosse dimensioni devono essere tolti dal bagaglio a mano ed essere controllati separatamente.

4.1.2.2. Prima del controllo i LAG devono essere tolti dal bagaglio a mano ed essere controllati separatamente, a meno che l'apparecchiatura utilizzata per il controllo del bagaglio a mano sia anche in grado di controllare più contenitori chiusi di LAG all'interno del bagaglio.

▼B

Quando i LAG vengono tolti dal bagaglio a mano il passeggero deve presentare:

a) tutti i LAG in singoli contenitori di capacità non superiore a 100 millilitri o equivalente inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità non superiore ad 1 litro, dove il contenuto entra comodamente e il sacchetto è completamente chiuso; nonché

b) altri LAG separatamente.

4.1.2.3. Il controllo del bagaglio a mano deve essere effettuato attraverso:

a) un'ispezione manuale; oppure

b) apparecchiature a raggi X; oppure

c) sistemi di rilevamento di esplosivi

▼M3

d) cani in grado di rilevare l'esplosivo, in accompagnamento all'ispezione di cui alla lettera a).

▼B

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se il bagaglio a mano contenga o meno degli articoli proibiti, il bagaglio a mano viene respinto o viene sottoposto ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo si riterrà convinto.

4.1.2.4. Un'ispezione manuale del bagaglio a mano consiste in un controllo manuale del bagaglio, compreso il suo contenuto, allo scopo di accertare con ragionevole sicurezza che esso non contenga articoli proibiti.

4.1.2.5. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi-X o sistemi EDS, ogni immagine deve essere esaminata dall'addetto al controllo.

4.1.2.6. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi-X o sistemi EDS, ogni segnale di allarme deve essere verificato fino a che l'addetto al controllo si riterrà convinto, in modo da garantire con ragionevole sicurezza che non vengano introdotti articoli proibiti nell'area sterile o a bordo di un aeromobile.

4.1.2.7. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi-X o sistemi EDS, qualsiasi oggetto che impedisca all'addetto al controllo di analizzare il contenuto del bagaglio a mano deve essere tolto dal bagaglio. Il bagaglio viene nuovamente controllato e l'oggetto in questione deve essere controllato separatamente come bagaglio a mano.

4.1.2.8. Ogni bagaglio all'interno del quale sia riscontrata la presenza di un oggetto elettrico di grosse dimensioni viene nuovamente sottoposto a controllo dopo aver rimosso l'oggetto in questione, mentre l'oggetto elettrico viene sottoposto a un controllo separato.

4.1.2.9. I cani in grado di rilevare l'esplosivo e i dispositivi per la rilevazione di tracce di esplosivi possono essere utilizzati solo come strumenti supplementari di controllo.

4.1.2.10. Le autorità competenti possono stabilire le categorie di bagaglio a mano che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo o che possono essere esentate dal controllo. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

4.1.2.11. L'autorità competente può consentire che una valigia diplomatica sia esentata dall'ispezione o che sia sottoposta a procedure di sicurezza speciali a condizione che vengano soddisfatti i requisiti della convenzione di Vienna sulle relazioni diplomatiche.

4.1.2.12. Il controllo del bagaglio a mano è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

4.1.3. **Controllo di liquidi, aerosol e gel (LAG)**

4.1.3.1. Il controllo dei LAG deve essere effettuato attraverso:

a) apparecchiature a raggi X;

b) sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS);

▼B

c) dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivo (ETD);

d) cartine rivelatrici chimiche; oppure

e) analizzatori di liquidi in bottiglia (scanner)

4.1.3.2. L'assaggio o la prova sulla pelle possono essere utilizzati come strumenti supplementari di controllo.

4.1.3.3. Il controllo dei LAG è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M2

4.1.3.4. I LAG trasportati da passeggeri possono essere dispensati dal controllo, quando:

a) si trovano in singoli contenitori di capacità non superiore a 100 millilitri o equivalente, inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità non superiore ad 1 litro, dove il contenuto del sacchetto di plastica entra comodamente e il sacchetto è completamente chiuso; o

b) devono essere utilizzati durante il viaggio e sono necessari per scopi medici o per un regime dietetico speciale, compresi gli alimenti per neonati. Se gli viene chiesto, il passeggero deve fornire una prova dell'autenticità del LAG esentato; o

c) sono stati acquistati 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 LAG sia confezionato in uno STEB che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso nell'area lato volo dell'aeroporto in questione; o

d) sono stati acquistati nell'area sterile in un punto vendita soggetto a procedure di sicurezza approvate nell'ambito del programma di sicurezza dell'aeroporto; o

e) sono stati acquistati in un altro aeroporto dell'UE, purché il LAG sia confezionato in uno STEB che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso nell'area lato volo dell'aeroporto in questione; o

f) sono stati acquistati a bordo di un aeromobile di vettore comunitario, purché il LAG sia confezionato in uno STEB che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso a bordo dell'aeromobile in questione; o

▼M5

g) sono stati acquistati in uno degli aeroporti ubicati nei paesi terzi di cui all'appendice 4-D, purché il LAG sia confezionato in uno STEB che dimostri in modo soddisfacente che l'acquisto è avvenuto nell'area lato volo dell'aeroporto in questione e nel corso delle 36 ore immediatamente precedenti. Le deroghe previste in questo punto scadono il 29 aprile 2013.

▼B

4.2. PROTEZIONE DEI PASSEGGERI E DEL BAGAGLIO A MANO

La protezione dei passeggeri e del bagaglio a mano è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

4.3. PASSEGGERI POTENZIALMENTE PERICOLOSI

4.3.1. L'autorità competente notifica anticipatamente per iscritto ad un vettore aereo la propria intenzione di imbarcare un passeggero potenzialmente pericoloso a bordo dei suoi aeromobili.

▼B

4.3.2. La notifica deve contenere le seguenti informazioni:

a) identità e sesso della persona; nonché

b) motivo del trasporto; nonché

c) nome e qualifiche delle eventuali persone di scorta; nonché

d) valutazione del rischio da parte dell'autorità competente, inclusi i motivi che giustificano la presenza o meno di una scorta; nonché

e) all'occorrenza, assegnazione di un posto specifico; nonché

f) il tipo dei documenti di viaggio disponibili.

Il vettore trasmette queste informazioni al comandante dell'aeromobile prima dell'imbarco dei passeggeri.

4.3.3. La autorità competente assicura che le persone sotto custodia di legge siano sempre scortate.

4.4. ARTICOLI PROIBITI

4.4.1. Ai passeggeri non è consentito trasportare nelle aree sterili o a bordo di un aeromobile gli articoli elencati nell'appendice 4-C.

4.4.2. Può essere prevista una deroga al punto 4.4.1. a condizione che:

a) l'autorità competente abbia autorizzato il trasporto degli articoli in questione; nonché

b) il vettore aereo sia stato informato in merito al passeggero e agli articoli che trasporta prima dell'imbarco dei passeggeri nell'aeromobile; e

c) siano ottemperate le norme di sicurezza vigenti.

Gli articoli in questione vengono collocati in condizioni di sicurezza a bordo dell'aeromobile.

4.4.3. Il vettore si assicura che i passeggeri vengano informati in merito agli articoli proibiti elencati nell'appendice 4-C prima del completamento delle operazioni di registrazione (check-in).

APPENDICE 4-A

REQUISITI PER UN'ISPEZIONE MANUALE

Le modalità con cui si procede ad un'ispezione manuale sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 4-B

PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

APPROVAZIONE DEI PAESI TERZI CHE APPLICANO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI

Per quanto riguarda i passeggeri e il bagaglio a mano, sono stati riconosciuti i seguenti paesi terzi nei quali le norme di sicurezza applicate sono equivalenti alle norme fondamentali comuni:

▼M4

Stati Uniti d'America.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni che indicano che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo aventi un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

▼M4

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, che confermano che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo è ripristinata.

▼B

APPENDICE 4-C

PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI

Fatte salve le norme di sicurezza applicabili, ai passeggeri è vietato trasportare i seguenti articoli nelle aree sterili e a bordo di un aeromobile:

a) *pistole, armi da fuoco e altri strumenti che sparano proiettili* — strumenti in grado, o che sembrano in grado, di poter essere utilizzati per provocare gravi ferite attraverso lo sparo di un proiettile, fra i quali:

   — armi da fuoco di ogni tipo, come pistole, rivoltelle, carabine, fucili,

   — armi giocattolo, riproduzioni e imitazioni di armi da fuoco che possono essere scambiate per armi vere,

   — componenti di armi da fuoco, esclusi i cannocchiali con mirino di puntamento,

   — armi ad aria compressa o anidride carbonica, come pistole, armi a pallini, carabine e pistole a sfere,

   — pistole lanciarazzi e pistole per starter,

   — archi, balestre e frecce,

   — lanciarpioni e fucili subacquei,

   — fionde e catapulte;

b) *dispositivi per stordire* — dispositivi progettati appositamente per stordire o immobilizzare:

   — dispositivi neutralizzanti, come fucili stordenti, pistole paralizzanti (tasers) e manganelli a scarica elettrica,

   — strumenti per stordire e sopprimere gli animali,

   — sostanze chimiche, gas e spray capaci di produrre effetti disabilitanti o immobilizzanti, come spray irritanti, gas lacrimogeni, acidi e repellenti per animali;

c) *oggetti dotati di una punta acuminata o di un'estremità affilata* — oggetti dotati di una punta acuminata o di un'estremità affilata che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi, tra cui:

   — articoli da taglio, quali asce, accette e mannaie,

   — piccozze per ghiaccio e rompighiaccio,

   — lame da rasoio,

   — taglierine,

   — coltelli con lame lunghe oltre 6 cm

   — forbici con lame lunghe oltre 6 cm misurate dal fulcro,

   — attrezzature per arti marziali dotate di una punta acuminata o di un'estremità affilata,

   — spade e sciabole;

▼B

d) *utensili da lavoro* — utensili che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:

— palanchini,

— trapani e relative punte, compresi trapani elettrici portatili senza fili,

— utensili dotati di lame o punte lunghe oltre 6 cm che possono essere utilizzati come armi, come cacciaviti e scalpelli,

— seghe, comprese le seghe elettriche portatili senza fili,

— saldatori,

— pistole con dardi e pistole fissachiodi;

e) *corpi contundenti* — oggetti che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi quando vengono usati per colpire, tra i quali:

— mazze da baseball e da softball,

— mazze e bastoni, come manganelli e sfollagente,

— attrezzature per arti marziali;

f) *sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari* — sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari in grado, o che sembrano essere in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

— detonatori e micce,

— riproduzioni o imitazioni di ordigni esplosivi,

— mine, granate e altri materiali militari esplosivi,

— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici,

— candelotti e cartucce fumogene,

— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici.

▼M2

APPENDICE 4-D

Aeroporti da cui partono voli destinati ad aeroporti UE:

— **Canada:**

Tutti gli aeroporti internazionali

— **Repubblica di Croazia:**

aeroporto di Ragusa (Dubrovnik) (DBV)

aeroporto di Pola (Pula) (PUY)

aeroporto di Fiume (Rijeka) (RJK)

aeroporto di Spalato (Split) (SPU)

aeroporto di Zara (Zadar) (ZAD)

aeroporto di Zagabria (Zagreb) (ZAG)

— **Malaysia**

aeroporto di Kuala Lumpur (KUL)

— **Repubblica di Singapore:**

aeroporto di Changi (SIN)

— **Stati Uniti d'America**

Tutti gli aeroporti internazionali.

▼B

5. BAGAGLIO DESTINATO ALLA STIVA

5.0. DISPOSIZIONI GENERALI

5.0.1. Salvo diversa indicazione l'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto responsabile in base al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

5.0.2. I paesi terzi che applicano norme di sicurezza equivalenti alle norme di base comuni per quanto riguarda il bagaglio da stiva sono elencati nell'appendice 5-A.

5.0.3. Il bagaglio da stiva in arrivo da uno Stato membro dove l'aeromobile era in transito dopo essere arrivato da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 5-A viene considerato bagaglio da stiva in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che il suddetto bagaglio da stiva è stato sottoposto a controllo (screening) nel suddetto Stato membro.

5.0.4. Ai fini del presente capitolo, per «bagaglio protetto ai fini della sicurezza» si intende il bagaglio da stiva in partenza, già sottoposto a controllo, fisicamente protetto in modo da impedire che in esso vengano introdotti oggetti.

5.1. CONTROLLO DEL BAGAGLIO DA STIVA

5.1.1. Ai fini del controllo del bagaglio da stiva (screening) vengono utilizzate le seguenti modalità o attrezzature, individualmente o in combinazione:

a) un'ispezione manuale; oppure

b) apparecchiature a raggi X; oppure

c) sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS); oppure

d) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi

▼M3

e) cani in grado di rilevare l'esplosivo.

▼B

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se il bagaglio da stiva contenga o meno degli articoli proibiti, il bagaglio viene respinto o viene sottoposto ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo si riterrà convinto.

5.1.2. Un'ispezione manuale del bagaglio a mano consiste in un controllo manuale completo del bagaglio, compreso tutto il suo contenuto, allo scopo di accertare con ragionevole sicurezza che esso non contenga articoli proibiti.

5.1.3. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi-X o sistemi EDS, qualsiasi oggetto che impedisca all'addetto al controllo di analizzare il contenuto del bagaglio deve essere sottoposto ad un altro tipo di controllo.

5.1.4. Il controllo attraverso un rivelatore di tracce di esplosivo consiste nell'analisi di campioni prelevati all'interno e all'esterno del bagaglio e dal suo contenuto. Il contenuto del bagaglio può essere sottoposto anche ad un'ispezione manuale.

5.1.5. Le autorità competenti possono stabilire categorie di bagaglio da stiva che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo o che possono essere dispensate dal controllo. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

5.1.6. Il controllo del bagaglio da stiva è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼B

5.2. PROTEZIONE DEL BAGAGLIO DA STIVA

5.2.1. I passeggeri non possono accedere al bagaglio da stiva sottoposto al controllo, a meno che si tratti del loro bagaglio e che siano sorvegliati in modo da garantire che:

a) nel bagaglio da stiva non vengano introdotti articoli proibiti come quelli elencati nell'appendice 5-B; oppure

b) che articoli proibiti come quelli elencati nell'appendice 4-C non vengano rimossi dal bagaglio da stiva e introdotti nelle aree sterili o a bordo di un aeromobile.

5.2.2. Il bagaglio da stiva che non è stato protetto da interferenze illecite deve essere sottoposto ad un nuovo controllo.

5.2.3. La protezione del bagaglio da stiva è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

5.3. RICONCILIO DEI BAGAGLI

5.3.1. **Identificazione del bagaglio da stiva**

5.3.1.1. Durante la fase di imbarco, il vettore aereo deve assicurarsi che il passeggero presenti una carta di imbarco valida, o un documento equivalente, corrispondente al bagaglio da stiva che è stato registrato.

5.3.1.2. Il vettore aereo si assicura che sia in atto una procedura per identificare il bagaglio da stiva di passeggeri che non si sono imbarcati o che hanno lasciato l'aeromobile prima della partenza.

5.3.1.3. Se il passeggero non si trova a bordo dell'aeromobile, il bagaglio da stiva corrispondente alla sua carta di imbarco o a un documento equivalente viene considerato bagaglio non accompagnato.

5.3.1.4. Il vettore aereo si assicura che tutti i bagagli da stiva non accompagnati siano chiaramente identificabili come bagagli autorizzati al trasporto aereo.

5.3.2. **Motivi indipendenti dalla volontà del passeggero**

5.3.2.1. La motivazione per cui il bagaglio è divenuto bagaglio non accompagnato viene registrata prima che esso venga caricato a bordo dell'aeromobile, a meno che siano stati applicati i controlli di sicurezza di cui al punto 5.3.3.

5.3.2.2. In una decisione separata della Commissione sono stabilite disposizioni supplementari dettagliate sui motivi indipendenti dalla volontà del passeggero.

5.3.3. **Controlli di sicurezza appropriati per il bagaglio da stiva non accompagnato**

5.3.3.1. Il bagaglio da stiva non accompagnato che non rientra nel punto 5.3.2, viene sottoposto a controllo attraverso una delle modalità stabilite al punto 5.1.1 e, se del caso, applicando requisiti supplementari stabiliti in una decisione separata della Commissione.

5.3.3.2. Il bagaglio da stiva che diventa bagaglio non accompagnato per motivi diversi da quelli menzionati al punto 5.3.2 viene sottoposto ad un nuovo controllo dopo essere stato rimosso dall'aeromobile e prima di essere nuovamente caricato in esso.

5.3.3.3. In una decisione separata della Commissione sono stabilite disposizioni supplementari dettagliate relative ai controlli di sicurezza sul bagaglio da stiva non accompagnato.

5.4. ARTICOLI PROIBITI

5.4.1. Ai passeggeri non è consentito trasportare nel proprio bagaglio da stiva gli articoli elencati nell'appendice 5-B.

▼B

5.4.2. Può essere prevista una deroga al punto 5.4.1 a condizione che:

a) l'autorità competente si basi su norme nazionali che permettono il trasporto degli articoli in questione; nonché

b) siano ottemperate le norme di sicurezza vigenti.

5.4.3. I passeggeri vengono informati in merito agli articoli proibiti elencati nell'appendice 5-B prima del completamento delle operazioni di registrazione (check-in).

APPENDICE 5-A

BAGAGLIO DA STIVA

APPROVAZIONE DEI PAESI TERZI CHE APPLICANO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI

Per quanto riguarda il bagaglio da stiva, le norme di sicurezza applicate nei seguenti paesi terzi sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni:

▼M4

Stati Uniti d'America.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni che indicano che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo aventi un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, che confermano che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo è ripristinata.

▼B

APPENDICE 5-B

BAGAGLIO DA STIVA

ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI

Ai passeggeri non è consentito trasportare nel proprio bagaglio da stiva i seguenti articoli:

sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari — e dispositivi esplosivi e incendiari in grado, o che sembrano in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

— detonatori e micce,

— mine, granate e altri materiali militari esplosivi,

— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici,

— candelotti e cartucce fumogene,

— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici.

6. **MERCI E POSTA**

6.0. DISPOSIZIONI GENERALI

6.0.1. L'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto definito nel presente capitolo provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

6.0.2. Sono considerati articoli proibiti nelle spedizioni di merci i seguenti:

— dispositivi incendiari ed esplosivi assemblati che non vengono trasportati con modalità conformi alle vigenti norme di sicurezza.

▼B

6.0.3. Sono considerati articoli proibiti nelle spedizioni di posta i seguenti:

— ordigni esplosivi ed incendiari, sia assemblati o no, e loro parti componenti.

6.1. CONTROLLI DI SICUREZZA — DISPOSIZIONI GENERALI

6.1.1. Tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile, a meno che:

a) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un agente regolamentato e sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; oppure

b) la spedizione sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza da parte di un mittente conosciuto e sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; oppure

c) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di uno mittente responsabile, sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco e non sia trasportata da un aeromobile per il trasporto di passeggeri; oppure

d) la spedizione è dispensata dai controlli ed è stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui è divenuta identificabile come merce o posta da trasportare per via aerea fino all'effettuazione del carico.

▼M6

6.1.2. Quando vi è ragione di ritenere che una spedizione sottoposta a controlli di sicurezza sia stata manomessa o non sia stata protetta da interferenze illecite dopo l'effettuazione dei controlli di sicurezza, la spedizione in questione verrà sottoposta a un controllo da parte di un agente regolamentato prima di essere caricata su un aeromobile. Le spedizioni che all'apparenza sono state gravemente manomesse o che risultano sospette per altri motivi, verranno trattate come merci o posta ad alto rischio (HRCM) in conformità al punto 6.7.

▼B

6.1.3. Coloro che possono accedere senza scorta a merci o a posta identificabile come da trasportare per via aerea, e già sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza, devono avere preventivamente superato un controllo dei precedenti personali o un controllo precedente l'assunzione conformemente al capitolo 11.1.

6.2. CONTROLLO

6.2.1. **Controllo (Screening)**

6.2.1.1. Quando si procede al controllo di merci o di posta:

a) utilizzare gli strumenti o i metodi maggiormente in grado di individuare articoli proibiti, tenendo in considerazione la natura della spedizione; inoltre

b) gli strumenti o i metodi utilizzati devono essere in grado di garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

6.2.1.2. Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire con ragionevole sicurezza che la spedizione non contenga articoli proibiti, la spedizione viene respinta o sottoposta ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo si riterrà convinto.

6.2.1.3. Il controllo delle merci e della posta è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

6.2.2. **Deroghe ai controlli**

Le disposizioni relative alle deroghe ai controlli sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼B

6.3. AGENTI REGOLAMENTATI

6.3.1. **Approvazione di agenti regolamentati**

6.3.1.1. Gli agenti regolamentati sono riconosciuti dall'autorità competente.

Il approvazione di agente regolamentato è connesso ad un sito specifico.

Ogni soggetto che effettua controlli di sicurezza di cui al punto 6.3.2 viene riconosciuto come agente regolamentato. Tra essi rientrano i terzi fornitori di servizi logistici responsabili dei servizi integrati di deposito e trasporto, i vettori aerei e gli agenti di assistenza a terra.

Un agente regolamentato può subappaltare:

a) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro agente regolamentato;

b) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro soggetto, quando i controlli sono effettuati sul sito dell'agente regolamentato o presso un aeroporto e rientrano nel programma di sicurezza dell'agente regolamentato o dell'aeroporto;

c) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro soggetto, quando i controlli sono effettuati in un sito diverso da quello dell'agente regolamentato o da un aeroporto e il soggetto è stato abilitato o riconosciuto ed iscritto per la prestazione di tali servizi dall'autorità competente; nonché

d) la protezione e il trasporto delle spedizioni ad un vettore stradale che soddisfa i requisiti del punto 6.6.

6.3.1.2. L'autorità competente di ogni Stato membro definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, le competenze per l'attuazione della seguente procedura sul approvazione degli agenti regolamentati:

a) L'interessato inoltra la domanda di approvazione all'autorità competente dello Stato membro nel quale si trovano i siti inclusi nella domanda.

Il richiedente presenta all'autorità competente interessata il programma di sicurezza. Tale programma descrive i metodi e le procedure che l'agente deve seguire per conformarsi ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi. Il programma descrive altresì le modalità del controllo che l'agente deve effettuare per verificare il rispetto dei citati metodi e procedure. Il programma di sicurezza di un vettore aereo che descrive i metodi e le procedure che il vettore deve seguire per conformarsi ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi viene considerato conforme al requisito di un programma di sicurezza di un agente regolamentato.

Il richiedente presenta anche la «Dichiarazione di impegni – agente regolamentato» contenuta nell'appendice 6-A. Tale dichiarazione viene firmata dal rappresentante legale del richiedente o dal responsabile della sicurezza.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata.

b) L'autorità competente, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, esamina il programma di sicurezza e procede successivamente ad una verifica in loco dei siti specificati mal fine di accertare se il richiedente soddisfa i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

▼B

L'autorità competente, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, deve tener conto se il richiedente sia titolare o meno di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione [1] che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93 [2].

c) Se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b), provvede a registrare le coordinate dell'agente nella «Banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti» entro il seguente giorno lavorativo. Quando effettua la registrazione nella banca dati l'autorità competente attribuisce ad ogni sito riconosciuto un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard.

Se l'autorità competente non ritiene adeguate le informazioni trasmesse conformemente alle lettere a) e b), ne notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha richiesto il approvazione come agente regolamentato.

Quando il programma di sicurezza di un vettore aereo descrive i metodi e le procedure che il vettore deve seguire per conformarsi ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi, si può ritenere che il vettore aereo ottemperi ai requisiti delle lettere a) e b) per tutti i siti specificati nel programma. Una verifica in loco dei siti specificati nel programma di sicurezza del vettore aereo viene effettuata entro 2 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Quando un agente regolamentato è stato riconosciuto tale in base al regolamento (CE) n. 2320/2002 della Commissione o al regolamento (CE) n. 820/2008 della Commissione e alla decisione C(2008) 4333 della Commissione, può essere considerato un agente regolamentato ai fini del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi per tutti i siti nei quali è stata effettuata una verifica in loco.

d) Un agente regolamentato non viene considerato riconosciuto tale fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella «Banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti».

6.3.1.3. Un agente regolamentato nomina, per ciascun sito, almeno una persona responsabile dell'attuazione del programma di sicurezza che è stato presentato. Tale persona dovrà aver superato un controllo dei precedenti personali (background check) conformemente al punto 11.1.

6.3.1.4. Un agente regolamentato viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Questo comporta una verifica in loco al fine di valutare se l'agente regolamentato continui ad ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

Un'ispezione effettuata presso i locali dell'agente regolamentato dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo di qualità può essere considerata una verifica in loco, a condizione che essa comprenda la verifica di tutti i requisiti necessari per l'approvazione.

6.3.1.5. Se l'autorità competente ritiene che l'agente regolamentato non ottemperi più ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi, ritira lo status di agente regolamentato per i siti specificati.

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status venga indicato nella «Banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti».

[1] GU L 360 del 19.12.2006, pag. 64.
[2] GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1.

▼B

6.3.1.6. Fermo restando il diritto di ogni Stato membro di applicare misure più severe conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008, un agente regolamentato riconosciuto in conformità al punto 6.3 è riconosciuto in tutti gli Stati membri.

6.3.1.7. I requisiti del punto 6.3.1, con l'eccezione del punto 6.3.1.2 lettera d), non si applicano quando la stessa autorità competente deve essere riconosciuta come agente regolamentato.

6.3.2. **Controlli di sicurezza che un agente regolamentato deve applicare**

6.3.2.1. Quando accetta una spedizione, un agente regolamentato deve accertare se il soggetto da cui riceve la spedizione è un agente regolamentato, un mittente conosciuto, un mittente responsabile o nessuno di questi.

6.3.2.2. La persona che effettua la consegna della spedizione all'agente regolamentato o al vettore aereo presenta una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altri documenti che ne recano la fotografia e che sono stati rilasciati o sono riconosciuti dall'autorità nazionale. La carta di identità o altro documento viene utilizzata per accertare l'identità della persona che consegna la spedizione.

6.3.2.3. Quando accetta delle spedizioni che sono state sottoposte in precedenza a tutti i controlli di sicurezza prescritti, l'agente regolamentato provvede al loro controllo conformemente al punto 6.2.

6.3.2.4. Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.3.2.1 a 6.3.2.3 del presente regolamento e al punto 6.3 di una decisione separata della Commissione, l'agente regolamentato provvede affinché:

a) l'accesso a tali spedizioni sia sorvegliato; nonché

b) tali spedizioni siano protette da interferenze illecite fino alla loro consegna ad un altro agente regolamentato o vettore aereo.

6.3.2.5. Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.3.2.1 a 6.3.2.4 del presente regolamento, l'agente regolamentato provvede affinché ogni spedizione presentata ad un vettore aereo o ad altro agente regolamentato sia corredata da appropriata documentazione o sotto forma di lettera di trasporto aereo o di dichiarazione separata, in formato elettronico o scritta.

6.3.2.6. La documentazione deve restare a disposizione per essere ispezionata dall'autorità competente in qualsiasi momento prima che la spedizione sia caricata nell'aeromobile e deve contenere le seguenti informazioni:

a) lo specifico nome e indirizzo del sito dell'agente regolamentato che ha rilasciato lo status di sicurezza e/o il relativo codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente;

b) il codice identificativo unico della spedizione, ad esempio il numero della lettera di trasporto aereo;

c) il contenuto della spedizione;

▼M6

d) lo status di sicurezza della spedizione, attestato dalla scritta:

— «SPX», a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto passeggeri o per trasporto posta, oppure

— «SCO», a significare che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto posta, oppure

— «SHR» a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto passeggeri o per trasporto posta in conformità ai requisiti ad alto rischio;

▼B

e) la ragione per la quale è stato rilasciato lo status di sicurezza, specificando:

— «KC», a significare ricevuto da un mittente conosciuto (known consignor), oppure

— «AC», a significare ricevuto da un mittente responsabile (account consignor), oppure

— gli strumenti o le modalità di controllo utilizzati, oppure

— i motivi per dispensare la spedizione dal controllo;

f) il nome della persona che ha rilasciato lo status di sicurezza o un elemento di identificazione equivalente, nonché la data e l'ora del rilascio;

g) il nome e l'indirizzo specifico del sito, o codice identificativo unico ricevuto dall'autorità competente, di ogni agente regolamentato che ha riconosciuto lo status di sicurezza attribuito ad una spedizione da un altro agente regolamentato.

6.3.2.7. Nel caso di spedizioni consolidate, i requisiti di cui ai punti 6.3.2.6 (c), (e), (f) e (g) verranno considerati soddisfatti se l'agente regolamentato è in grado di stabilire la natura del contenuto, la ragione per cui lo status di sicurezza è stato rilasciato e/o il nome della persona che lo ha rilasciato, nonché la data e l'ora del rilascio, attraverso un processo di verifica effettuabile in qualsiasi momento prima del carico della spedizione nell'aeromobile e, successivamente, per 24 ore o per la durata del volo, a seconda di quale durata sia la maggiore.

6.3.2.8. Al momento dell'accettazione di spedizioni alle quali non sono stati precedentemente applicati tutti i controlli di sicurezza, l'agente regolamentato può anche scegliere di non applicare i controlli di sicurezza di cui al punto 6.3.2, ma di trasmettere le spedizioni ad un altro agente regolamentato al fine di assicurare l'effettuazione dei suddetti controlli di sicurezza.

I controlli di sicurezza che un agente regolamentato deve effettuare sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

6.4. MITTENTI CONOSCIUTI

6.4.1. **Approvazione dei mittenti conosciuti**

6.4.1.1. I mittenti conosciuti sono riconosciuti dall'autorità competente.

Il approvazione come mittente conosciuto è relativo ad un sito specifico.

6.4.1.2. L'autorità competente di ogni Stato membro definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, le competenze per l'attuazione della procedura seguente sul approvazione dei mittenti conosciuti:

a) L'interessato inoltra la domanda il approvazione all'autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il suo sito.

Al richiedente viene fornita la «Guida per mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-B.

b) L'autorità competente, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, procede ad una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente rispetti i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

▼B

Per valutare se il richiedente soddisfi i requisiti in questione l'autorità competente, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, si avvale della «Checklist di validazione per mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-C. Questa checklist contiene una dichiarazione di impegni che dovrà essere sottoscritta dal rappresentante legale del richiedente o dalla persona responsabile della sicurezza nel sito.

L'autorità competente, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, deve tener conto se il richiedente sia titolare o meno di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93.

Una volta completata la checklist di validazione le informazioni in essa contenute devono essere trattate come informazioni classificate.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata o dal validatore indipendente e messa a disposizione su richiesta dell'autorità competente interessata.

c) Se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b), provvede a registrare le coordinate del mittente nella «Banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti» entro il successivo giorno lavorativo. Quando effettua la registrazione nella banca dati l'autorità competente attribuisce ad ogni sito riconosciuto un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard.

Se l'autorità competente non ritiene adeguate le informazioni trasmesse conformemente alle lettere a) e b), ne notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha richiesto il approvazione come mittente conosciuto.

d) Se un mittente conosciuto è stato riconosciuto tale prima del 29 aprile 2010 accertando il soddisfacimento dei requisiti di cui al punto 6.4.2, egli può continuare ad essere considerato mittente conosciuto ai fini del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi fino a 3 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

e) Un mittente conosciuto non viene considerato riconosciuto fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella «banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti».

6.4.1.3. Un mittente conosciuto nomina, per ciascun sito, almeno una persona responsabile dell'applicazione e sorveglianza dello svolgimento dei controlli di sicurezza nel sito in questione. Tale persona deve aver superato un controllo dei precedenti personali (background check).

6.4.1.4. Un mittente conosciuto viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Questo comporta una verifica in loco al fine di valutare se il mittente conosciuto continui a soddisfare i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi.

Un'ispezione effettuata presso i locali del mittente conosciuto dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo della qualità può essere considerata una verifica in loco, a condizione che copra tutte le aree specificate nella checklist contenuta nell'appendice 6-C.

▼B

6.4.1.5. Se l'autorità competente ritiene che il mittente conosciuto non possegga più i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi, ritira lo status di mittente conosciuto per i siti specificati.

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status venga indicato nella «Banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti».

6.4.1.6. Fermo restando il diritto di ogni Stato membro di applicare misure più severe conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008, un mittente conosciuto dichiarato tale in conformità al punto 6.4 è riconosciuto in tutti gli Stati membri.

I mittenti conosciuti dichiarati tali in conformità al punto 6.4.1.2 lettera d), sono soggetti anche alle disposizioni supplementari stabilite al punto 6.4 di una decisione separata della Commissione.

6.4.2. **Controlli di sicurezza che un mittente conosciuto deve applicare**

6.4.2.1. Un mittente conosciuto garantisce che:

a) sul sito o nei locali sia presente un livello di sicurezza sufficiente a proteggere da interferenze illecite merce e posta riconosciute come da trasportare per via aerea; nonché

b) tutto il personale in grado di accedere a merci o posta identificabili come da trasportare per via aerea e che siano state sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza, sia stato selezionato e formato conformemente ai requisiti del capitolo 11; nonché

c) durante la produzione, il confezionamento, l'immagazzinamento, l'invio e/o il trasporto (a seconda delle voci che interessano), di merci e posta identificabili come da trasportare per via aerea vengano protette da interferenze illecite o da manomissione.

Se, per una qualsiasi ragione, tali controlli di sicurezza non sono stati applicati ad una spedizione o quando la spedizione non è stata originata dal mittente conosciuto sotto la sua responsabilità, il mittente conosciuto precisa chiaramente questa circostanza all'agente regolamentato in modo che possa essere applicato il punto 6.3.2.3.

6.4.2.2. Il mittente conosciuto accetta che le spedizioni che non sono state sottoposte in precedenza ai controlli di sicurezza previsti vengano controllate conformemente al punto 6.2.1.

6.5. MITTENTI RESPONSABILI

6.5.1. I mittenti responsabili sono designati da un agente regolamentato.

6.5.2. Per la designazione del mittente responsabile viene applicata la seguente procedura:

a) l'agente regolamentato trasmette al soggetto in questione le «Istruzioni sulla sicurezza aerea per mittenti responsabili» e la «Dichiarazione di impegni – mittente responsabile» contenute nell'appendice 6-D. Tali istruzioni e la dichiarazione vengono trasmesse all'agente regolamentato dalla autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il suo sito.

▼B

b) Il soggetto presenta una «Dichiarazione di impegni – mittente responsabile» firmata come da modello che figura nell'appendice 6-D all'agente regolamentato, a meno che il soggetto sia titolare di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93.

Il soggetto inoltre designa almeno un responsabile per la sicurezza nei suoi locali e ne comunica il nominativo e l'indirizzo di contatto all'agente regolamentato.

Laddove applicabile, la dichiarazione firmata viene conservata dall'agente regolamentato e messa a disposizione su richiesta dell'autorità competente interessata.

Se il requisito relativo alla dichiarazione di impegni non è stato richiesto per la presenza di un certificato di OEA, un mittente responsabile che non sia più titolare di tale certificato ne informa immediatamente l'agente regolamentato.

c) L'agente regolamentato procede alla convalida specificando i seguenti connotati relativi all'eventuale mittente responsabile:

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

— la natura dell'attività svolta, nonché

— le specifiche indicazioni per essere contattato, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza, nonché

— il numero di partita IVA o il numero di iscrizione nel registro delle imprese, nonché

— se è applicata la deroga di cui al punto 6.5.2(b), il numero del certificato EOA.

d) Se l'agente regolamentato ritiene adeguate le informazioni ricevute conformemente alle lettere b) e c), può designare il soggetto «Mittente responsabile».

6.5.3. L'agente regolamentato conserva una banca dati contenente le informazioni di cui al punto 6.5.2, lettera c). La banca dati è a disposizione dell'autorità competente a fini ispettivi.

6.5.4. Qualora per un periodo di due anni la contabilità del mittente responsabile non faccia registrare alcuna attività in relazione a movimenti di trasporto aereo di merci o di posta, lo status di mittente responsabile decade.

6.5.5. Se l'autorità competente o l'agente regolamentato ritiene che il mittente responsabile non osservi più le istruzioni contenute nell'appendice 6-D, revoca immediatamente lo status di mittente responsabile.

6.5.6. Se, per una qualsiasi ragione, i controlli di sicurezza specificati nelle «Istruzioni sulla sicurezza aerea per mittenti responsabili» non sono stati applicati ad una spedizione o quando la spedizione non è stata originata sotto la specifica responsabilità del mittente responsabile, quest'ultimo segnala chiaramente questa circostanza all'agente regolamentato in modo che possa essere applicato il punto 6.3.2.3.

▼B

6.6. PROTEZIONE DELLE MERCI E DELLA POSTA

6.6.1. **Protezione delle merci e della posta durante il trasporto**

6.6.1.1. Al fine di garantire che le spedizioni alle quali sono stati applicati i controlli di sicurezza prescritti siano protette da interferenze illecite durante il trasporto:

a) le spedizioni vengono confezionate o sigillate dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile in modo da assicurare che eventuali manomissioni risultino evidenti; inoltre

b) il compartimento di carico delle merci del veicolo nel quale le spedizioni devono essere trasportate viene chiuso o sigillato o nei veicoli coperti da telone, viene protetto ai fini della sicurezza con cavi TIR in modo da evidenziare eventuali manomissioni e nei veicoli a fondo piatto la zona di carico viene tenuta sotto sorveglianza; e/o

c) la dichiarazione di trasporto sul modello che figura nell'appendice 6-E è approvata dal trasportatore che effettua il trasporto per conto dell'agente regolamentato, del mittente conosciuto o del mittente responsabile, a meno che il trasportatore sia egli stesso riconosciuto come agente regolamentato.

La dichiarazione firmata è conservata dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile per il quale il trasportatore effettua il trasporto. Su richiesta, una copia della dichiarazione firmata viene messa a disposizione dell'agente regolamentato o del vettore aereo che riceve la spedizione o dell'autorità competente interessata; oppure

d) il trasportatore presenta all'agente regolamentato, al mittente conosciuto o al mittente responsabile per il quale effettua il trasporto la prova che egli è stato abilitato o riconosciuto da un'autorità competente.

Tale prova include i requisiti contenuti nell'appendice 6-E e le copie sono conservate dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile interessati. Su richiesta, una copia viene messa a disposizione dell'agente regolamentato o del vettore aereo che riceve la spedizione o di un'altra autorità competente.

6.6.1.2. Il punto 6.6.1.1(b) (c) e (d) non si applica durante il trasporto nelle aree lato volo.

6.6.2. **Protezione delle merci e della posta negli aeroporti**

6.6.2.1. Le spedizioni di merci e posta che si trovano in una parte critica vengono considerate protette da interferenze illecite.

6.6.2.2. Le spedizioni di merci e posta che si trovano in una parte diversa da una parte critica vengono considerate protette da interferenze illecite se:

a) sono fisicamente protette in modo da evitare l'introduzione di eventuali articoli che possono essere utilizzati in un tentativo di interferenza illecita; oppure

b) non sono lasciate incustodite e l'accesso viene limitato alle persone coinvolte nella protezione e nel carico delle merci e della posta nell'aeromobile.

▼M6

6.7. MERCI O POSTA AD ALTO RISCHIO (HRCM)

Le modalità relative a merci e posta ad alto rischio sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M6

6.8. PROTEZIONE DI MERCI E POSTA TRASPORTATE NELL'UNIONE DA PAESI TERZI

6.8.1. **Designazione dei vettori aerei**

6.8.1.1. Requisiti fino al 30 giugno 2014:

a) qualsiasi vettore aereo che trasporta merci o posta provenienti da un aeroporto di un paese terzo non elencato all'appendice 6-F per trasferimento, transito o scarico in uno degli aeroporti compresi nel regolamento (CE) n. 300/2008, verrà designato come «Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un paese terzo» (ACC3):

— dall'autorità competente dello Stato membro elencato nell'allegato al regolamento (UE) n. 394/2011 della Commissione [1], che modifica il regolamento (CE) n. 748/2009 [2] sull'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [3],

— dall'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato il certificato di operatore aereo per i vettori aerei che non figurano nell'allegato al regolamento (UE) n. 394/2011,

— dall'autorità competente dello Stato membro dove il vettore ha la sua base operativa principale all'interno dell'Unione, o da qualsiasi altra autorità competente dell'Unione, previo accordo con detta autorità, per i vettori aerei che non figurano nell'allegato al regolamento (UE) n. 394/2011 e che non possiedono un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro;

b) per essere designato come ACC3, il vettore dovrà:

— garantire che il suo programma di sicurezza copra tutti i punti elencati nell'appendice 6-G in relazione alle merci e alla posta destinati al carico nell'aeromobile in ogni aeroporto di paesi terzi per trasporto all'interno dell'Unione, nonché

— presentare una «Dichiarazione di impegni — ACC3» come stabilito nell'appendice 6-H all'autorità interessata competente. Tale dichiarazione verrà firmata dal rappresentante legale del vettore o dal responsabile della sicurezza, nonché

— nominare una persona che sia pienamente responsabile dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza per le merci o la posta nei paesi terzi per conto del vettore e fornire i dati di questa persona all'autorità competente interessata;

c) l'originale o un copia della «Dichiarazione di impegni firmata — ACC3» verrà conservata dall'autorità competente interessata. Nel caso l'originale sia conservato dal vettore aereo, esso dovrà essere disponibile per ispezione almeno durante il suo periodo di validità;

d) l'autorità competente interessata comunicherà i dettagli necessari del vettore alla Commissione che li renderà disponibili a tutti gli Stati membri;

e) un ACC3 notificato alla Commissione ai sensi della lettera d), verrà riconosciuto in tutti gli Stati membri per tutte le operazioni effettuate nell'Unione dall'aeroporto del paese terzo specificato.

([1]) GU L 107 del 27.4.2011, pag. 1.
([2]) GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1.
([3]) GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, modificato dalla direttiva 2008/101/CE (GU L 8 del 13.1.2009, pag. 3).

▼**M6**

6.8.1.2. Requisisti alle quali deve conformarsi entro il 1º luglio 2014:

a) oltre ai requisiti stabiliti al punto 6.8.1.1, lettera b), il vettore aereo si assicurerà che una verifica in loco delle operazioni relative a merci e posta siano state eseguite nell'aeroporto paese terzo da un validatore indipendente, entro il 1º luglio 2004 al più tardi;

b) il validatore indipendente esaminerà il programma di sicurezza del vettore aereo e garantirà che copra tutti i punti stabiliti nell'appendice 6-G, verificherà la conformità col programma nell'aeroporto del paese terzo utilizzando la checklist che figura all'appendice 6-C3 e presenterà una relazione:

— all'autorità competente dello Stato membro elencato nell'allegato al regolamento (UE) n. 394/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 748/2009 relativo all'elenco degli operatori che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE,

— all'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato il certificato di operatore aereo per i vettori aerei che non figurano nell'allegato al regolamento (UE) n. 394/2011,

— all'autorità competente dello Stato membro dove il vettore ha la sua base operativa principale all'interno dell'Unione, o a qualsiasi altra autorità competente dell'Unione, previo accordo con detta autorità, per i vettori aerei che non figurano nell'allegato al regolamento (UE) n. 394/2011 e che non possiedono un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro;

c) se convinta dalla relazione del validatore indipendente, l'autorità competente interessata garantirà che i dettagli necessari dell'ACC3 vengano inseriti nella banca dati dell'Unione relativa agli agenti regolamentati e ai mittenti conosciuti;

d) durante la creazione della voce nella banca dati, l'autorità competente interessata attribuirà un unico codice di identificazione alfanumerico nel formato standard che identifica il vettore e l'aeroporto del paese terzo dal quale avviene il trasporto verso l'Unione. Il codice unico di identificazione alfanumerico apparirà nella documentazione che accompagna le spedizioni trasportate, in formato elettronico o cartaceo;

e) se l'autorità competente interessata non è convinta dalle informazioni fornite dal vettore aereo o dalla relazione di validazione indipendente, le ragioni verranno prontamente notificate al vettore che ha richiesto la designazione come ACC3;

f) un ACC3 elencato nella banca dati dell'Unione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti in conformità al punto 6.8.1.2, verrà riconosciuto in tutti gli Stati membri per tutte le operazioni aventi luogo dall'aeroporto di un paese terzo verso l'Unione;

g) un ACC3 elencato nella banca dati dell'Unione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti sarà rivalidato ad intervalli non superiori ai cinque anni, nell'aeroporto del paese terzo per il quale è stato designato e ripresenterà una dichiarazione di impegni al momento di ciascuna rivalidazione.

▼M6

6.8.2. **Controlli di sicurezza per merci e posta provenienti da un paese terzo**

6.8.2.1. L'ACC3 assicurerà che tutte le merci e la posta trasportati per trasferimento, transito o scarico in un aeroporto dell'Unione, vengano controllati, a meno che:

a) la spedizione sia stata sottoposta ai controlli previsti di sicurezza da parte di un agente regolamentato e sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; oppure

b) la spedizione sia stata sottoposta ai controlli di sicurezza prescritti da parte di un mittente conosciuto e sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; oppure

c) la spedizione sia stata sottoposta ai controlli di sicurezza previsti da parte di un mittente responsabile, sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui sono stati eseguiti i suddetti controlli fino all'imbarco e non sia trasportata da un aeromobile per il trasporto di passeggeri; oppure

d) la spedizione sia dispensata dai controlli in conformità al punto 6.1.1, lettera d), e sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui è divenuta identificabile come merce o posta da trasportare per via aerea fino all'effettuazione del carico.

6.8.2.2. Fino al 30 giugno 2014, i requisiti di cui al punto 6.8.2.1, dovranno almeno essere conformi agli standard ICAO. In seguito, merci e posta trasportate verso l'Unione saranno:

a) sottoposte a screening da uno dei mezzi o metodi elencati al punto 6.2.1, fino ad un livello sufficiente ad assicurare ragionevolmente che non contenga articoli vietati; oppure

b) sottoposte a controlli di sicurezza da parte di un agente regolamentato, mittente conosciuto o mittente responsabile designati in conformità al punto 6.8.3; oppure

c) dispensate dai controlli in conformità al punto 6.1.1, lettera d), e protette da interferenze illecite dal momento in cui sono divenute identificabili come merce o posta da trasportare per via aerea fino all'effettuazione del carico.

6.8.2.3. Lo stato di sicurezza della spedizione verrà indicato nella documentazione allegata alla stessa, sia sotto forma di una lettera di trasporto aereo, di documentazione postale equivalente o in una dichiarazione separata, sia in formato elettronico che cartaceo.

6.8.3. **Designazione di agenti regolamentati nei paesi terzi, mittenti conosciuti e mittenti responsabili**

6.8.3.1. Fino al 30 giugno 2014, l'ACC3 stabilirà i dettagli dei controlli di sicurezza attuati dagli agenti regolamentati, mittenti conosciuti e mittenti responsabili dai quali accetta direttamente le spedizioni all'interno del suo programma di sicurezza. Inoltre in seguito, l'ACC3 dovrà:

a) assicurare che detti agenti regolamentati e mittenti conosciuti dei paesi terzi siano validati autonomamente in conformità alla checklist che figura rispettivamente negli allegati 6-C2 e 6-C ad intervalli non superiori ai 5 anni;

▼M6

b) garantire che le checklist complete siano a disposizione per ispezione dell'autorità competente o della Commissione;

c) conservare una banca dati che dia accesso alle seguenti informazioni per ogni agente regolamentato, mittente conosciuto e mittente responsabile:

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

— la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commercialmente sensibili,

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

— il numero di iscrizione dell'impresa, ove applicabile.

La banca dati dovrà essere disponibile per ispezioni.

6.8.3.2. Per i mittenti responsabili di paesi terzi dai quali si accettano direttamente le spedizioni, l'ACC3 assicurerà che i requisiti descritti dal punto 6.5.2 al punto 6.5.6 vengano soddisfatti. I certificati AEO (operatore economico autorizzato) rilasciati da paesi terzi possono essere riconosciuti solo per paesi terzi con i quali l'Unione ha concluso un accordo di mutuo riconoscimento AEO.

6.8.4. **Non conformità**

6.8.4.1. Se la Commissione o un'autorità competente identifica una mancanza grave in relazione ad un'operazione ACC3 che possa avere un impatto significativo sul livello generale della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione dovrà:

a) informare prontamente l'ACC3 interessato e richiedere spiegazioni;

b) informare prontamente la Commissione e altri Stati membri, come opportuno.

6.8.4.2. La Commissione può, in conformità alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 300/2008, decidere che il vettore non venga più riconosciuto come ACC3, sia per tratte specifiche che per tutte le tratte da paesi terzi verso l'Unione. In tali casi, i dettagli sull'ACC3 verranno rimossi dalla banca dati dell'Unione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti.

6.8.4.3. Un vettore aereo il cui riconoscimento come ACC3 è stato ritirato in conformità al punto 6.8.4.2, non verrà reinserito o incluso nella banca dati dell'Unione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti fino a che un validatore indipendente non abbia confermato che la grave mancanza non sia stata risolta e che il Comitato per la sicurezza dell'aviazione civile sia stato informato dall'autorità competente interessata.

▼B

APPENDICE 6-A

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE REGOLAMENTATO

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara quanto segue:

— a mia conoscenza, le informazioni contenute nel programma di sicurezza della società sono veritiere e precise,

— le pratiche e le procedure illustrate nel presente programma di sicurezza saranno applicate e mantenute in tutti i siti interessati dal programma,

— il presente programma di sicurezza sarà corretto e adattato per conformarsi a tutte le future pertinenti modifiche della legislazione UE, a meno che [nome della società] informi [nome dell'autorità competente] che non desidera più operare come agente regolamentato,

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente] per iscritto circa:

  a) modifiche di minore importanza al suo programma di sicurezza, come il nome dell'impresa, il nome della persona responsabile della sicurezza o le specifiche indicazioni per essere contattato, il cambio della persona che chiede l'accesso alla «Banca dati CE degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti», tempestivamente e al più tardi entro 10 giorni lavorativi; nonché

  b) importanti modifiche programmate, come nuove procedure di controllo (screening), importanti lavori di costruzione che potrebbero incidere sulla conformità alla pertinente legislazione comunitaria o un cambio di sito/indirizzo, almeno 15 giorni lavorativi prima del loro inizio o del cambio programmato,

— al fine di garantire la conformità alla pertinente legislazione comunitaria, [nome della società] presta la massima cooperazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente] in merito ad eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per la sicurezza delle merci o della posta trasportata per via aerea, segnalando in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle spedizioni,

— [nome della società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione appropriata e sia cosciente delle proprie responsabilità in materia di sicurezza nell'ambito del programma di sicurezza della società, nonché

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente] qualora:

  a) cessi l'attività;

  b) non tratti più merci o posta trasportate per via aerea; oppure

  c) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione comunitaria.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼B

APPENDICE 6-B

Le disposizioni relative alla guida per mittenti conosciuti sono contenute in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 6-C

Le disposizioni relative alla checklist di validazione per mittenti conosciuti sono contenute in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 6-D

ISTRUZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA AEREA PER

MITTENTI RESPONSABILI

Le presenti istruzioni sono state preparate per vostro uso e per informazione del vostro personale impegnato nella preparazione e nel controllo di spedizioni di merci e posta per via aerea. Le presenti istruzioni vi sono fornite in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi.

Locali

L'accesso alle aree dove le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea vengono preparate, imballate e/o immagazzinate devono essere controllate per garantire che persone non autorizzate non possano accedere alle spedizioni.

I visitatori devono sempre essere accompagnati, quando non è loro impedito l'accesso, in quelle aree dove le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea vengono preparate, imballate e/o immagazzinate.

Personale

Deve essere verificata l'integrità di tutto il personale selezionato che avrà accesso a merci e posta identificabili per essere trasportate per via aerea. Tale verifica deve includere almeno un controllo dell'identità (se possibile fotografico attraverso la carta d'identità, la patente di guida o il passaporto) e un controllo del curriculum vitae e/o delle referenze presentate.

Tutto il personale che ha accesso a merci e posta identificabili per essere trasportate per via aerea deve essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza illustrate nelle presenti istruzioni.

Persona responsabile

Viene nominata almeno una persona responsabile per l'applicazione e il controllo delle presenti istruzioni (persona responsabile).

Integrità della spedizione

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea non possono contenere articoli proibiti, a meno che quest'ultimi siano stati debitamente dichiarati e assoggettati alle leggi e ai regolamenti vigenti.

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea devono essere protette da interferenze illecite.

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea devono essere adeguatamente imballate e, se possibile, prevedere un dispositivo di chiusura che evidenzi eventuali manomissioni.

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea devono comportare una descrizione completa nella documentazione allegata assieme a corrette informazioni relative all'indirizzo.

Trasporto

Quando il mittente responsabile ha la responsabilità del trasporto di spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea, le spedizioni devono essere protette da interferenze illecite.

▼B

Quando il mittente responsabile si avvale di un contraente:

a) le spedizioni devono essere sigillate prima del trasporto; nonché

b) la dichiarazione di trasporto contenuta nell'appendice 6-E è approvata dal trasportatore che effettua il trasporto per conto del mittente responsabile.

La dichiarazione firmata o una copia dell'equivalente proveniente dall'autorità competente, viene conservata dal mittente responsabile.

Irregolarità

Eventuali irregolarità, apparenti o sospette, connesse alle presenti istruzioni devono essere riferite alla persona responsabile. La persona responsabile prende le opportune iniziative.

Spedizioni da altre fonti

Un mittente responsabile può trasferire ad un agente regolamentato spedizioni non originate da lui stesso, a condizione che:

a) siano separate dalle spedizioni originate da lui stesso; e

b) l'origine sia chiaramente indicata sulla spedizione o sulla documentazione allegata.

Tutte queste spedizioni devono essere controllate prima di essere caricate a bordo di un aeromobile.

Ispezioni senza preavviso

Gli ispettori per la sicurezza aerea dell'autorità competente possono procedere a ispezioni senza preavviso per verificare la conformità alle presenti istruzioni. Gli ispettori devono sempre avere un lasciapassare ufficiale, che deve essere esibito su richiesta quando viene effettuata un'ispezione nei vostri locali. Il lasciapassare reca il nome e la fotografia dell'ispettore.

Articoli proibiti

Ordigni esplosivi e incendiari già montati non possono essere trasportati in spedizioni di merci a meno che siano pienamente rispettati tutti i requisiti di sicurezza. Gli ordigni esplosivi o incendiari, già montati o no, non possono essere trasportati nelle spedizioni postali.

Dichiarazione di impegni

La «Dichiarazione di impegni — mittente responsabile» non deve essere firmata e presentata all'agente regolamentato se la vostra società è titolare di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione, che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93.

Siete però tenuti a informare immediatamente l'agente regolamentato se la vostra società non è più titolare di un certificato OEA. In questo caso, l'agente regolamentato vi informa come garantire il mantenimento dello status di mittente responsabile.

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE RESPONSABILE

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara che:

— [nome della società] ottempera alle presenti «Istruzioni in materia di sicurezza aerea per mittenti responsabili»,

— [nome della società] garantisce che le presenti istruzioni sono comunicate al personale che ha accesso a merci e posta identificabili per essere trasportate per via aerea,

▼B

— [nome della società] conserva le merci e la posta identificabili per essere trasportate per via aerea in sicurezza fino alla consegna all'agente regolamentato,

— [nome della società] accetta che le spedizioni possano essere soggette a controlli di sicurezza, inclusi i controlli tramite screening, nonché

— [nome della società] accetta che vengano effettuate ispezioni senza preavviso nei suoi locali da parte dell'autorità competente dello Stato membro in cui si trova dirette a valutare se [nome della società] ottempera alle presenti istruzioni.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-E

DICHIARAZIONE DEL TRASPORTATORE

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

In occasione del prelievo, del trasporto, dell'immagazzinamento e della consegna di merci e posta aerea alle quali sono stati applicati i controlli di sicurezza [a nome di *nome dell'agente regolamentato/mittente conosciuto/mittente responsabile*], confermo che verranno rispettate le seguenti procedure di sicurezza:

— tutto il personale che trasporta tali merci e posta aerea avrà ricevuto la necessaria formazione di responsabilizzazione in materia di sicurezza,

— verrà verificata l'integrità di tutto il personale selezionato che avrà accesso alle merci e alla posta aerea. Tale verifica dovrà includere almeno un controllo dell'identità (se possibile fotografico attraverso la carta d'identità, la patente di guida o il passaporto) e un controllo del curriculum vitae e/o delle referenze presentate,

— gli scompartimenti di carico nei veicoli verranno sigillati o chiusi. I veicoli coperti da telone verranno protetti ai fini della sicurezza con cavi TIR. Le zone di carico di veicoli a fondo piatto verranno tenute sotto osservazione in occasione del trasporto di merci aviotrasportate,

— immediatamente prima delle operazioni di carico, lo scompartimento di carico verrà ispezionato e protetto fino al completamento delle suddette operazioni di carico,

— ogni conducente dovrà avere con sé una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altro documento, munito di fotografia personale, che sia stato rilasciato dalle autorità nazionali o da esse riconosciuto,

— i conducenti non effettueranno soste che non siano programmate tra la raccolta del carico e la sua consegna. Quando ciò sia inevitabile, il conducente controllerà la sicurezza del carico e l'integrità dei lucchetti e/o dei sigilli al suo ritorno. Se il conducente rinviene prove di interferenze, ne informerà il suo supervisore e notificherà la circostanza al momento della consegna delle merci/posta aerea al luogo di consegna,

— il trasporto non sarà subappaltato a terzi, a meno che anche il terzo abbia un contratto di autotrasporto con [stesso nome dell'agente regolamentato/mittente conosciuto/mittente responsabile o dell'autorità competente che ha riconosciuto o abilitato l'autotrasportatore], nonché

▼B

— non saranno subappaltati altri servizi (ad esempio il deposito) a terzi diversi da un agente regolamentato o un organismo che sia stato abilitato o riconosciuto e incluso nell'elenco dei prestatori di tali servizi redatto dall'autorità competente.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼M6

APPENDICE 6-F

MERCI E POSTA

6-Fi

RICONOSCIMENTO DEI PAESI TERZI CHE APPLICANO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI

6-Fii

PAESI TERZI PER I QUALI NON È RICHIESTA LA DESIGNAZIONE ACC3

I paesi terzi per i quali non è richiesta la designazione ACC3 sono elencati in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 6-G

DISPOSIZIONI RELATIVE A MERCI E POSTA PROVENIENTI DA PAESI TERZI

Il programma di sicurezza ACC3 deve indicare, nella forma opportuna e per ogni singolo aeroporto di un paese terzo o in un documento generico che specifichi le eventuali variazioni intervenute presso gli aeroporti del suddetto paese terzo:

a) la descrizione delle misure adottate per posta e merci destinate al trasporto per via aerea;

b) le procedure di accettazione;

c) lo schema e i criteri per agenti regolamentati;

d) lo schema e i criteri per mittenti conosciuti;

e) lo schema e i criteri per mittenti responsabili;

f) gli standard per lo screening e l'esame fisico;

g) i siti per lo screening e l'esame fisico;

h) i dettagli relativi all'attrezzatura di screening;

i) i dettagli relativi all'operatore o al fornitore di servizi;

j) l'elenco di esenzioni dallo screening di sicurezza o dall'esame fisico;

k) il trattamento destinato al carico o alla posta ad alto rischio.

APPENDICE 6-H

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — ACC3

Il sottoscritto dichiara che:

— a sua conoscenza, le informazioni contenute nel programma di sicurezza della compagnia in merito alle spedizioni trasportate all'interno dell'Unione europea e provenienti da paesi terzi sono veritiere e precise,

— le pratiche e le procedure stabilite nel programma di sicurezza in relazione alle spedizioni trasportate all'interno dell'Unione europea e provenienti da paesi terzi verranno attuate e mantenute in tutti i siti interessati dal programma,

▼M6

— il programma di sicurezza verrà adattato e adeguato per conformarsi a tutti i futuri cambiamenti della normativa dell'Unione europea specificando i requisiti per merci e posta introdotte per trasporto aereo all'interno dell'Unione europea da paesi terzi, a meno che [nome del vettore aereo] non informi [nome dell'autorità competente] che non desidera trasportare ulteriori spedizioni all'interno dell'Unione da nessun paese terzo,

— [nome del vettore aereo] informerà [nome dell'autorità competente] per iscritto in merito ad eventuali modifiche alle parti rilevanti del proprio programma di sicurezza entro 10 giorni,

— la compagnia ha nominato [nome del responsabile individuale] come responsabile generale per le misure di sicurezza riguardo alle operazioni di trasporto aereo di merci/posta nel/negli [nomi degli aeroporti dei paesi terzi] per conto della compagnia,

— dal 1º luglio 2014 [nome del vettore aereo] manterrà una banca dati degli agenti regolamentati, mittenti conosciuti e mittenti responsabili dei paesi terzi e renderà tale banca dati disponibile per ispezione,

— [nome del vettore aereo] coopererà pienamente con tutte le ispezioni, come richiesto, e fornirà l'accesso a tutti i documenti e alla banca dati summenzionata, come richiesto dagli ispettori,

— [nome del vettore aereo] informerà [nome dell'autorità competente] in merito ad eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per la sicurezza delle merci o della posta trasportate per via aerea nel paese terzo, segnalando in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle spedizioni, nonché

— [nome del vettore aereo] informerà [nome dell'autorità competente] qualora:

a) cessi l'attività oppure cambi nome;

b) non tratti più merci o posta trasportate per via aerea; oppure

c) non sia più in grado di soddisfare i requisiti della normativa specifica dell'Unione europea relativa alle merci e alla posta trasportate all'interno dell'Unione europea e provenienti da paesi terzi.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-I

Le modalità relative a merci ad alto rischio sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 6-J

Le disposizioni relative all'uso delle attrezzature di screening sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼B

7. **POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI**

7.0. DISPOSIZIONI GENERALI

Salvo diversa indicazione o a meno che l'esecuzione dei controlli di sicurezza di cui ai capitoli 4, 5 e 6, rispettivamente, sia posta in atto da un'autorità, operatore aeroportuale, soggetto o altro vettore aereo, un vettore aereo assicura l'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo per quanto riguarda la propria posta e il proprio materiale di vettore aereo.

▼B

7.1. POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI DA CARICARE A BORDO DI UN AEROMOBILE

7.1.1. Prima di essere caricati nella stiva di un aeromobile, la posta e il materiale del vettore aereo vengono sottoposti a controllo (screened) e protetti conformemente al capitolo 5 o vengono sottoposti ai controlli di sicurezza e protetti conformemente al capitolo 6.

7.1.2. Prima di essere caricati in qualsiasi parte di un aeromobile diversa dalla stiva, la posta e il materiale del vettore aereo vengono sottoposti a controllo (screened) e protetti conformemente alle disposizioni sul bagaglio a mano di cui al capitolo 4.

7.1.3. La posta e il materiale del vettore aereo che devono essere caricati su un aeromobile sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

7.2. MATERIALE DEL VETTORE AEREO UTILIZZATO PER ELABORARE DATI RELATIVI AI PASSEGGERI E AL BAGAGLIO

7.2.1. Il materiale del vettore aereo che viene utilizzato per elaborare dati relativi ai passeggeri e al bagaglio e che potrebbe essere utilizzato per compromettere la sicurezza dell'aviazione viene protetto o mantenuto sotto sorveglianza al fine di impedire l'accesso non autorizzato.

I sistemi di check-in automatico e le opzioni applicabili via Internet messi a disposizione dei passeggeri vengono considerati accesso autorizzato a tale materiale.

7.2.2. Il materiale che viene scartato e che potrebbe essere utilizzato per facilitare l'accesso non autorizzato o spostare del bagaglio nell'area sterile o a bordo dell'aeromobile viene distrutto o disattivato.

7.2.3. I sistemi di controllo delle partenze e i sistemi di check-in negli aeroporti sono gestiti in modo da impedirne l'accesso non autorizzato.

Le attrezzature di check-in automatico messe a disposizione dei passeggeri vengono considerate accesso autorizzato a tale materiale.

8. **FORNITURE DI BORDO**

8.0. DISPOSIZIONI GENERALI

8.0.1. Salvo diversa indicazione l'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto responsabile in base al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

8.0.2. Ai fini del presente capitolo, per «provviste di bordo» si intendono tutti gli articoli che possono essere caricati a bordo di un aeromobile per uso, consumo o acquisto da parte dei passeggeri o dell'equipaggio durante un volo, diversi da:

a) bagaglio a mano;

b) oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri; e

c) posta e materiale del vettore aereo.

Ai fini del presente capitolo, per «fornitore regolamentato di provviste di bordo» si intende un fornitore le cui procedure sono conformi a norme e disposizioni comuni di sicurezza tali da consentire la consegna delle provviste di bordo direttamente all'aeromobile.

▼B

Ai fini del presente capitolo per «fornitore conosciuto di provviste di bordo» si intende un fornitore le cui procedure ottemperano a norme e disposizioni comuni di sicurezza in modo sufficiente da consentire la consegna delle provviste di bordo a un vettore aereo o a un fornitore regolamentato, ma non direttamente all'aeromobile.

8.0.3. Le forniture vengono considerate provviste di bordo dal momento in cui divengono identificabili come forniture da portare a bordo di un aeromobile per uso, consumo o acquisto da parte dei passeggeri o dell'equipaggio durante un volo.

8.1. CONTROLLI DI SICUREZZA

8.1.1. **Controlli di sicurezza — disposizioni generali**

8.1.1.1. Le provviste di bordo vengono sottoposte a controllo (screening) in un'area sterile, a meno che:

a) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un vettore aereo che le consegna al proprio aeromobile e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla consegna a bordo dell'aeromobile; oppure

b) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un fornitore regolamentato e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati fino all'arrivo nell'area sterile o, se del caso, fino alla consegna al vettore aereo o a un altro fornitore regolamentato; oppure

c) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un fornitore conosciuto e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati fino alla consegna al vettore aereo o a un fornitore regolamentato.

8.1.1.2. Ogni provvista di bordo ricevuta da un fornitore regolamentato o da un fornitore conosciuto che mostri segni di essere stata manomessa o quando vi sia ragione di ritenere che non sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui i controlli sono stati applicati, viene sottoposta a controllo (screening).

8.1.1.3. I controlli di sicurezza di provviste di bordo sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

8.1.2. **Controllo (Screening)**

8.1.2.1. Quando si procede al controllo (screening) delle provviste di bordo, gli strumenti o i metodi utilizzati devono tener conto della natura delle forniture e devono essere di un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che tali forniture non nascondano articoli proibiti.

8.1.2.2. Il controllo (screening) delle provviste di bordo è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼B

8.1.3. **Approvazione di fornitori regolamentati**

8.1.3.1. I fornitori regolamentati sono riconosciuti dall'autorità competente.

Il approvazione di fornitore regolamentato è collegato ad un sito specifico.

Ogni soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5 ed effettui la consegna di provviste di bordo direttamente all'aeromobile viene riconosciuto come fornitore regolamentato. Ciò non vale per un vettore aereo che effettua esso stesso i controlli di sicurezza e effettua consegne di forniture solo ai propri aeromobili.

8.1.3.2. L'autorità competente di ogni Stato membro definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008 le competenze per l'attuazione della procedura seguente sul approvazione dei fornitori regolamentati:

a) Il soggetto chiede il approvazione dell'autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il suo sito al fine di ottenere lo status di fornitore regolamentato.

Il richiedente presenta all'autorità competente interessata un programma di sicurezza. Tale programma descrive i metodi e le procedure che il fornitore deve seguire per conformarsi ai requisiti di cui al punto 8.1.5. Il programma descrive altresì le modalità con le quali il fornitore vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

Il richiedente presenta inoltre la «Dichiarazione di impegni — fornitore regolamentato di provviste di bordo» contenuta nell'appendice 8-A. Tale dichiarazione viene firmata dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata.

b) L'autorità competente, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, esamina il programma di sicurezza e procede successivamente ad una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente rispetta gli adempimenti di cui al punto 8.1.5.

c) Se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni trasmesse conformemente alle lettere a) e b), può riconoscere il fornitore come fornitore regolamentato per i siti specificati. Se l'autorità competente non ritiene adeguate le informazioni trasmesse, ne notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha chiesto l'approvazione come fornitore regolamentato.

8.1.3.3. Un fornitore regolamentato viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Questo comporta una verifica in loco al fine di valutare se il fornitore regolamentato rispetti ancora gli adempimenti di cui al punto 8.1.5.

Un'ispezione effettuata presso i locali del fornitore regolamentato dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo di qualità può essere considerata una verifica in loco, a condizione che presupponga la verifica di tutti i requisiti di cui al punto 8.1.5.

8.1.3.4. Se l'autorità competente ritiene che il fornitore regolamentato non rispetti più gli adempimenti di cui al punto 8.1.5, ritira lo status di fornitore regolamentato per i siti specificati.

▼B

8.1.3.5. Fermo restando il diritto di ogni Stato membro di applicare misure più severe, conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008, un fornitore regolamentato riconosciuto in base al punto 8.1.3 viene riconosciuto in tutti gli Stati membri.

8.1.4. **Designazione di fornitori conosciuti**

8.1.4.1. Ogni soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5.1 ed effettui la consegna di provviste di bordo, ma non direttamente all'aeromobile, viene designato come fornitore conosciuto dalla società alla quale effettua le forniture. Questo non vale per un fornitore regolamentato.

8.1.4.2. Per essere designato fornitore conosciuto, il soggetto presenta la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di provviste di bordo» contenuta nell'appendice 8-B ad ogni società a cui effettua le forniture. Tale dichiarazione è sottoscritta dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza.

La dichiarazione firmata è conservata come strumento di convalida dalla società alla quale il fornitore conosciuto consegna le forniture.

8.1.4.3. Se non vengono effettuate forniture entro un periodo di 2 anni, lo status di fornitore conosciuto decade.

8.1.4.4. Se l'autorità competente o la società alla quale il fornitore conosciuto consegna le forniture ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 8.1.5.1, la società interessata ritira lo status di fornitore conosciuto.

8.1.5. **Controlli di sicurezza che un vettore aereo, un fornitore regolamentato e un fornitore conosciuto devono effettuare**

8.1.5.1. Un vettore aereo, un fornitore regolamentato e un fornitore conosciuto di forniture di bordo:

a) nomina una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché

b) provvede a che le persone che hanno accesso alle provviste di bordo ricevano una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture; nonché

c) impedisce l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle provviste di bordo; nonché

d) garantisce con ragionevole certezza che le provviste di bordo non nascondano articoli proibiti; nonché

e) applica sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano provviste di bordo o protegge questi ultimi fisicamente.

Il punto e) non si applica durante il trasporto nelle aree lato volo.

8.1.5.2. I controlli di sicurezza che un vettore aereo e un fornitore regolamentato devono applicare sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

8.2. PROTEZIONE DI PROVVISTE DI BORDO

Le modalità per la protezione delle provviste di bordo sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M1

8.3. DISPOSIZIONI DI SICUREZZA SUPPLEMENTARI PER LE FORNITURE DI BORDO DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG) NONCHÉ DI SACCHETTI IN GRADO DI EVIDENZIARE MANOMISSIONI (STEB)

1. Le forniture di bordo di STEB devono essere consegnate in imballaggi in grado di evidenziare manomissioni in un'area lato volo o in un'area sterile.

▼M1

2. Dopo essere entrati nell'area lato volo o in un'area sterile e fino alla loro vendita definitiva a bordo, i LAG e gli STEB devono essere protetti da interferenze illecite.

3. Disposizioni dettagliate per le disposizioni di sicurezza supplementari per le forniture di bordo di LAG e di STEB figurano in una decisione separata.

▼B

APPENDICE 8-A

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

FORNITORE REGOLAMENTATO DI PROVVISTE DI BORDO

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara che:

— a mia conoscenza, le informazioni contenute nel programma di sicurezza della società sono veritiere e precise,

— le pratiche e le procedure illustrate nel presente programma di sicurezza saranno applicate e mantenute in tutti i siti interessati dal programma,

— il presente programma di sicurezza sarà corretto e adattato per conformarsi a tutte le future pertinenti modifiche della legislazione UE, a meno che [nome della società] informi [nome dell'autorità competente] che non desidera consegnare provviste di bordo direttamente all'aeromobile (e quindi non desidera più operare come fornitore regolamentato),

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente] per iscritto su:

a) modifiche di minore importanza al proprio programma di sicurezza, come il nome della società, il nome della persona responsabile della sicurezza o le specifiche indicazioni per essere contattato, prontamente e comunque entro 10 giorni lavorativi; nonché

b) importanti modifiche programmate, come nuove procedure di controllo (screening), importanti lavori di costruzione che potrebbero incidere sulla conformità alla pertinente legislazione comunitaria o un cambio di sito/indirizzo, almeno 15 giorni lavorativi prima del loro inizio o del cambio programmato.

— al fine di garantire la conformità alla pertinente legislazione comunitaria, [nome della società] presta la massima cooperazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente] su eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per le provviste di bordo, in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

▼B

— [nome della società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione appropriata e sia cosciente delle proprie responsabilità in materia di sicurezza nell'ambito del programma di sicurezza della società, nonché

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente] qualora:

a) cessi l'attività;

b) non effettui più forniture di bordo direttamente all'aeromobile; oppure

c) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione comunitaria.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 8-B

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

FORNITORE CONOSCIUTO DI PROVVISTE DI BORDO

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara che:

— [nome della società] ottempera ai requisiti della legislazione comunitaria,

— al fine di garantire la conformità alla pertinente legislazione comunitaria, [nome della società] presta la massima cooperazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [il vettore aereo o il fornitore regolamentato a cui effettua forniture di bordo] su eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per le provviste di bordo, in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

— [la società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione appropriata e sia cosciente delle proprie responsabilità in materia di sicurezza, nonché

— [nome della società] informa [il vettore aereo o il fornitore regolamentato a cui consegna le provviste di bordo] qualora:

a) cessi l'attività; oppure

b) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione comunitaria.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

9. **FORNITURE PER L'AEROPORTO**

9.0. DISPOSIZIONI GENERALI

9.0.1. Salvo diversa indicazione o a meno che l'esecuzione dei controlli (screening) sia assicurata da un'autorità o soggetto, un operatore aeroportuale provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

▼B

9.0.2. Ai fini del presente capitolo,

a) per «forniture per l'aeroporto» si intendono tutti gli articoli destinati ad essere venduti, utilizzati o messi a disposizione per qualsiasi scopo o attività nelle aree sterili degli aeroporti;

b) per «fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto», si intende un fornitore le cui procedure soddisfano norme e disposizioni comuni di sicurezza ad un livello sufficiente da permettere la consegna di forniture per l'aeroporto nelle aree sterili.

9.0.3. Le forniture vengono considerate forniture per l'aeroporto dal momento in cui diventano identificabili come forniture per essere vendute, utilizzate o messe a disposizione nelle aree sterili degli aeroporti.

9.1. CONTROLLI DI SICUREZZA

9.1.1. **Controlli di sicurezza — disposizioni generali**

9.1.1.1. Le forniture per l'aeroporto sono sottoposte a controllo (screening) prima di essere autorizzate all'ingresso nelle aree sterili, salvo i casi in cui le forniture siano state sottoposte a controlli di sicurezza da parte di un fornitore conosciuto e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli vengono effettuati fino a quando vengono portate nell'area sterile.

9.1.1.2. Le forniture per l'aeroporto che hanno origine nell'area sterile possono essere dispensate da tali controlli di sicurezza.

9.1.1.3. Ogni fornitura per l'aeroporto ricevuta da un fornitore conosciuto che mostri segni di essere stata manomessa o qualora vi sia ragione di ritenere che non sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui sono stati effettuati i controlli, viene sottoposta a controllo (screening).

9.1.1.4. Alla consegna nel punto vendita dell'area sterile, il personale del punto vendita effettua un controllo visivo delle forniture per l'aeroporto allo scopo di accertare che non vi siano segni di manomissione.

9.1.2. **Controllo (Screening)**

9.1.2.1. Quando si procede al controllo (screening) delle forniture per l'aeroporto, gli strumenti o i metodi utilizzati devono tener conto della natura della fornitura e devono essere di un livello sufficiente a garantire con ragionevole certezza che le forniture non nascondano articoli proibiti.

9.1.2.2. Il controllo (screening) delle forniture per l'aeroporto deve inoltre essere soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

9.1.3. **Designazione di fornitori conosciuti**

9.1.3.1. Un soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 9.1.4 ed effettui la consegna di forniture per l'aeroporto viene designato come fornitore conosciuto dall'operatore aeroportuale.

9.1.3.2. Per essere designato come fornitore conosciuto, il soggetto presenta la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di forniture per aeroporto» contenuta nell'appendice 9-A all'operatore aeroportuale. Tale dichiarazione è sottoscritta dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza.

La dichiarazione firmata è conservata dall'operatore aeroportuale come strumento di convalida.

▼B

9.1.3.3. Se non vengono effettuate forniture entro un periodo di 2 anni, lo status di fornitore conosciuto decade.

9.1.3.4. Se l'autorità competente o l'operatore aeroportuale ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 9.1.4, l'operatore aeroportuale ritira lo status di fornitore conosciuto.

9.1.4. **Controlli di sicurezza che un fornitore conosciuto deve applicare**

Un fornitore conosciuto di forniture per aeroporto:

a) nomina una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché

b) provvede a che le persone che hanno accesso alle forniture per aeroporto ricevano una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture; nonché

c) impedisce l'accesso non autorizzato ai suoi locali e alle forniture per l'aeroporto; nonché

d) accerta con ragionevole certezza che le forniture per l'aeroporto non nascondano articoli proibiti; nonché

e) applica sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano forniture per l'aeroporto o protegge questi ultimi fisicamente.

9.2. PROTEZIONE DI FORNITURE PER L'AEROPORTO

Le modalità per la protezione delle forniture per aeroporto sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M1

9.3. DISPOSIZIONI DI SICUREZZA SUPPLEMENTARI PER LE FORNITURE DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG) NONCHÉ DI SACCHETTI IN GRADO DI EVIDENZIARE MANOMISSIONI (STEB)

1. Le forniture di STEB devono essere consegnate in imballaggi in grado di evidenziare manomissioni in un'area lato volo oltre il punto dove vengono controllate le carte di imbarco o in un'area sterile.

2. Dopo essere entrati nell'area lato volo o in un'area sterile e fino alla loro vendita definitiva nel punto vendita, i LAG e gli STEB devono essere protetti da interferenze illecite.

3. Disposizioni dettagliate per le disposizioni di sicurezza supplementari per le forniture di bordo di LAG e di STEB figurano in una decisione separata.

▼B

APPENDICE 9-A

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

FORNITORE CONOSCIUTO DI FORNITURE PER L'AEROPORTO

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara che:

— [nome della società] ottempera ai requisiti della legislazione comunitaria,

▼B

— al fine di garantire la conformità alla pertinente legislazione comunitaria, [nome della società] presta la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [nome dell'autorità competente e dell'operatore aeroportuale] su eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per le forniture per l'aeroporto, in particolare segnala qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

— [la società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione appropriata e sia cosciente delle proprie responsabilità in materia di sicurezza, nonché

— [nome della società] informa [l'operatore aeroportuale] qualora:

a) cessi l'attività; oppure

b) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione comunitaria.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

10. **MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO**

Nessuna disposizione nel presente regolamento.

11. **SELEZIONE E FORMAZIONE DEL PERSONALE**

11.0. DISPOSIZIONI GENERALI

11.0.1. L'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto da cui dipendono le persone che attuano o che sono responsabili dell'attuazione delle misure delle quali l'entità in questione è responsabile in conformità al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede all'attuazione degli adempimenti specificati nel presente capitolo.

11.0.2. Ai fini del presente capitolo, per «certificazione» si intende una valutazione e conferma formali da parte o per conto dell'autorità competente ove si dichiara che la persona in questione ha completato con successo la formazione pertinente e che possiede le competenze necessarie per svolgere le funzioni assegnate ad un livello accettabile.

11.0.3. Ai fini del presente capitolo, per «Stato di residenza» si intende il paese nel quale una persona risiede in modo continuato da almeno 6 mesi e per «interruzione» nel resoconto degli studi o dell'occupazione si intende un'interruzione di durata superiore a 28 giorni.

11.0.4. Quando si valutano le necessità di formazione alla luce del presente paragrafo si prendono in considerazione le competenze acquisite da un soggetto prima del reclutamento.

▼M6

11.0.5. Ai fini del presente regolamento, uno dei seguenti soggetti può agire come validatore indipendente:

— un rappresentante delle autorità nazionali di uno Stato membro dell'Unione,

— qualsiasi altra persona fisica o giuridica riconosciuta da uno Stato membro o dalla Commissione a questo scopo.

▼B

11.1. SELEZIONE

11.1.1. Le persone che vengono selezionate per effettuare o avere la responsabilità dell'effettuazione di controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in un'area sterile devono aver superato il controllo dei precedenti personali (background check).

11.1.2. Le persone che vengono selezionate per effettuare o avere la responsabilità dell'effettuazione di controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in una zona diversa da un'area sterile devono aver superato il controllo dei precedenti personali (background check) o il controllo preliminare all'assunzione. Salvo diversa indicazione specificata nel presente regolamento, l'autorità competente, conformemente alle norme nazionali vigenti, stabilisce se deve essere effettuato il controllo dei precedenti personali o quello preliminare all'assunzione.

11.1.3. Conformemente alle norme nazionali e comunitarie, il controllo dei precedenti personali (background check) deve come minimo:

a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;

b) accertare eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi 5 anni; nonché

c) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno nell'ambito degli ultimi 5 anni.

11.1.4. Conformemente alle norme nazionali e comunitarie, un controllo preliminare all'assunzione deve come minimo:

a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;

b) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni come minimo durante gli ultimi 5 anni; nonché

c) esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifici gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno nell'ambito degli ultimi 5 anni.

11.1.5. Il controllo dei precedenti personali e quello preliminare all'assunzione deve essere completato prima che la persona interessata inizi qualsiasi corso di formazione sulla sicurezza che comporti l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico.

11.1.6. Il processo di selezione per quanti vengono assunti per le attività di cui ai punti 11.1.1 e 11.1.2 deve includere almeno la compilazione di un modulo di richiesta ed un colloquio progettati allo scopo di fornire una valutazione iniziale delle capacità e delle attitudini.

11.1.7. Le persone che vengono selezionate per effettuare controlli di sicurezza devono avere capacità e attitudini mentali e fisiche necessarie per svolgere in modo efficace i compiti loro assegnati e devono essere coscienti della natura di questi requisiti fin dall'inizio della procedura di selezione.

▼B

Le suddette capacità e attitudini devono essere valutate durante la procedura di selezione e prima del completamento dell'eventuale periodo di prova.

11.1.8. La documentazione relativa alla selezione, inclusi i risultati di ogni test di valutazione, vengono conservati per tutte le persone selezionate nell'ambito delle attività di cui ai punti 11.1.1 e 11.1.2, per almeno la durata del loro contratto.

11.2. FORMAZIONE

11.2.1. **Obblighi di formazione generale**

11.2.1.1. Le persone devono aver completato con successo la formazione pertinente prima di essere autorizzate ad effettuare controlli di sicurezza senza supervisione.

11.2.1.2. La formazione di coloro che svolgono le mansioni elencate ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e al punto 11.2.4 deve comprendere aspetti teorici, pratici e una formazione sul posto («on-the-job training»).

11.2.1.3. Il contenuto dei corsi deve essere specificato o approvato dall'autorità competente prima che:

a) un istruttore impartisca una qualsiasi formazione prevista dal regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi; oppure

b) venga utilizzato un corso di formazione al computer per ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi.

La formazione al computer può essere utilizzata con o senza il sostegno di un istruttore o un addetto alla formazione.

11.2.1.4. La documentazione relativa alla formazione viene conservata per tutte le persone formate, per almeno la durata del contratto.

11.2.2. **Formazione di base**

La formazione di base per coloro che svolgono le mansioni elencate ai punti 11.2.3.1, 11.2.3.4 e 11.2.3.5, nonché ai punti 11.2.4, 11.2.5 e 11.5 deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) conoscenza del quadro normativo relativo alla sicurezza aerea;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) conoscenza delle procedure di controllo dell'accesso;

e) conoscenza dei sistemi di tesserini di approvazione utilizzati nell'aeroporto;

f) conoscenza delle procedure per contestare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate;

g) conoscenza delle procedure di comunicazione;

h) capacità di individuare articoli proibiti;

i) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza;

j) conoscenza di come il comportamento umano e le reazioni possono incidere sul livello di sicurezza; nonché

k) capacità di comunicare in modo chiaro e sicuro.

▼B

11.2.3. **Formazione professionale specifica per persone che effettuano i controlli di sicurezza**

11.2.3.1. La formazione professionale specifica delle persone che effettuano il controllo (screening) delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati e del bagaglio da stiva deve fornire le seguenti competenze:

a) comprensione della configurazione del checkpoint e della procedura di controllo (screening);

b) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

c) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

d) conoscenza delle capacità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati;

e) conoscenza delle procedure di risposta ad un'emergenza;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

f) capacità di comunicazione, in particolare saper far fronte a differenze culturali o gestire passeggeri potenzialmente pericolosi;

g) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

h) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente a consentire di individuare articoli proibiti occultati;

i) conoscenza delle deroghe ai controlli (screening) e delle procedure speciali di sicurezza;

j) capacità di far funzionare le attrezzature di sicurezza utilizzate;

k) capacità di interpretare correttamente le immagini fornite dalle attrezzature di sicurezza; nonché

l) conoscenza dei requisiti di protezione per il bagaglio da stiva.

11.2.3.2. La formazione di coloro che effettuano il controllo (screening) di merci e posta deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture;

d) capacità di individuare articoli proibiti;

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati;

g) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

h) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

i) conoscenza dei requisiti di protezione per le merci e la posta;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

j) conoscenza dei requisiti delle procedure di controllo (screening) di merci e posta, incluse le deroghe e le procedure speciali di sicurezza;

▼B

k) conoscenza dei metodi di controllo (screening) appropriati per i diversi tipi di merci e di posta;

l) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

m) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati;

n) capacità di far funzionare le attrezzature di sicurezza utilizzate;

o) capacità di interpretare correttamente le immagini fornite dalle attrezzature di sicurezza; nonché

p) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto.

11.2.3.3. La formazione di coloro che effettuano il controllo (screening) di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture;

d) capacità di individuare articoli proibiti;

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

g) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

h) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

i) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

j) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati;

k) capacità di far funzionare le attrezzature di sicurezza utilizzate;

l) capacità di interpretare correttamente le immagini fornite dalle attrezzature di sicurezza; nonché

m) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto.

11.2.3.4. La formazione specifica di coloro che effettuano le ispezioni dei veicoli deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi all'ispezione dei veicoli, incluse le deroghe e le procedure speciali di sicurezza;

b) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

c) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

d) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

▼B

e) conoscenza delle tecniche di ispezione di un veicolo; nonché

f) capacità di effettuare ispezioni di un veicolo ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati.

11.2.3.5. La formazione specifica delle persone che effettuano il controllo dell'accesso ad un aeroporto nonché la sorveglianza e il pattugliamento deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi al controllo dell'accesso, incluse le deroghe e le procedure speciali di sicurezza;

b) conoscenza dei sistemi di controllo dell'accesso utilizzati nell'aeroporto;

c) conoscenza delle autorizzazioni, inclusi i tesserini di approvazione e i lasciapassare dei veicoli, che permettono l'accesso alle aree lato volo e capacità di identificare tali autorizzazioni.

d) conoscenza delle procedure relative al pattugliamento, per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate;

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza; nonché

g) capacità di comunicazione, in particolare saper far fronte a differenze culturali o gestire passeggeri potenzialmente pericolosi.

11.2.3.6. La formazione di coloro che effettuano le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi alle ispezioni di sicurezza dell'aeromobile;

b) conoscenza della configurazione del tipo(i) di aeromobile sul quale si deve procedere all'ispezione di sicurezza;

c) capacità di individuare articoli proibiti;

d) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

e) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti; nonché

f) capacità di effettuare ispezioni di sicurezza dell'aeromobile ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati.

11.2.3.7. La formazione di coloro che si occupano della protezione dell'aeromobile deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di come proteggere e impedire l'accesso non autorizzato all'aeromobile;

b) conoscenza delle procedure per sigillare un aeromobile, se del caso;

c) conoscenza dei sistemi di tesserini di approvazione utilizzati nell'aeroporto;

d) conoscenza delle procedure per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate; nonché

▼B

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza.

11.2.3.8. La formazione di coloro che si occupano del riconcilio dei bagagli deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

f) conoscenza dei requisiti e delle tecniche per il riconcilio di passeggeri e bagagli; nonché

g) conoscenza dei requisiti di protezione per il materiale del vettore aereo utilizzato per trattare passeggeri e bagagli.

11.2.3.9. La formazione di coloro che effettuano controlli di sicurezza su merci e posta diversi dallo screening o che hanno accesso a merci o posta identificabile per essere trasportata per via aerea, deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture;

d) conoscenza delle procedure per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate;

e) conoscenza delle procedure di comunicazione;

f) capacità di individuare articoli proibiti;

g) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

h) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

i) conoscenza dei requisiti di protezione per le merci e la posta; nonché

j) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto, se necessario.

11.2.3.10. La formazione di coloro che effettuano i controlli di sicurezza di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto diversi dallo screening deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) conoscenza delle procedure per contestare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate;

e) conoscenza delle procedure di comunicazione;

f) capacità di individuare articoli proibiti;

g) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

h) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

i) conoscenza dei requisiti relativi alla protezione di posta e materiale del vettore aereo, delle forniture di bordo e delle forniture per aeroporto, a seconda delle necessità; nonché

j) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto, se necessario.

11.2.4. **Formazione specifica per persone che provvedono alla supervisione diretta di coloro che effettuano i controlli di sicurezza («supervisori»)**

La formazione specifica dei supervisori, oltre alle competenze delle persone che devono sorvegliare, deve fornire le competenze seguenti:

a) consapevolezza dei principali obblighi legali e come vi si deve ottemperare;

b) conoscenza dei compiti di supervisione;

c) conoscenza del controllo interno di qualità;

d) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

f) capacità di offrire assistenza e formazione sul posto di lavoro e di motivare gli altri;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

g) conoscenza della gestione dei conflitti; nonché

h) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati.

11.2.5. **Formazione specifica di persone con responsabilità generale a livello nazionale o locale per garantire che un programma di sicurezza e la sua applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative («security managers» o responsabili della sicurezza)**

La formazione specifica dei security managers deve fornire le seguenti competenze:

a) consapevolezza dei principali obblighi legali e come vi si deve ottemperare;

b) conoscenza del controllo di qualità interno, nazionale, comunitario e internazionale;

▼B

c) capacità di motivare gli altri;

d) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati.

11.2.6. **Formazione di persone diverse dai passeggeri che devono accedere senza scorta alle aree sterili**

11.2.6.1. Le persone diverse dai passeggeri che devono accedere senza scorta alle aree sterili e non rientrano nei punti da 11.2.3 a 11.2.5 e 11.5 ricevono una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza prima di ricevere l'autorizzazione ad accedere senza scorta alle aree sterili.

11.2.6.2. La formazione di sensibilizzazione alla sicurezza deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) comprensione della configurazione del checkpoint e della procedura di controllo (screening);

e) conoscenza delle procedure di controllo di accesso e delle relative procedure di screening;

f) conoscenza dei tesserini di accesso in aeroporto utilizzati in quest'ultimo;

g) conoscenza delle procedure di comunicazione; nonché

h) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.

11.2.6.3. Quanti ricevono una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza devono dimostrare di conoscere tutti gli aspetti di cui al punto 11.2.6.2 prima di ricevere un'autorizzazione ad accedere senza scorta alle aree sterili.

▼M8

11.3. CERTIFICAZIONE O APPROVAZIONE

11.3.1. Coloro che svolgono i compiti elencati ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5 sono soggetti a:

a) una procedura iniziale di certificazione o approvazione; e

b) per chi utilizza apparecchiature a raggi X o sistemi EDS o per gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza, nuova certificazione almeno ogni 3 anni; e

c) per tutti gli altri, nuova certificazione o nuova approvazione almeno ogni 5 anni.

11.3.2. Coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS o gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza devono, nell'ambito della procedura di certificazione o di approvazione iniziale, superare un test standard di interpretazione di immagine.

11.3.3. La procedura di nuova certificazione o di nuova approvazione per coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS o per gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza include un test standard di interpretazione di immagine e una valutazione delle prestazioni operative.

11.3.4. Il mancato superamento della procedura di nuova certificazione o di nuova approvazione entro un lasso di tempo ragionevole, normalmente non superiore a tre mesi, comporta il ritiro delle relative autorizzazioni in materia di sicurezza.

▼M8

11.3.5. La documentazione relativa alla certificazione o all'approvazione viene conservata per tutte le persone rispettivamente abilitate o approvate, per almeno la durata del contratto.

▼B

11.4. FORMAZIONE PERIODICA

11.4.1. Coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS sono sottoposti a formazione periodica consistente in prove e addestramento al approvazione delle immagini. Tale formazione può assumere le forme seguenti:

a) formazione in classe e/o al computer; oppure

b) formazione «TIP» sul posto di lavoro a condizione che, come precisato più avanti, con le apparecchiature a raggi X o con i sistemi EDS venga utilizzata una biblioteca TIP di almeno 6 000 immagini e che la persona lavori con tale apparecchiatura durante almeno un terzo del suo orario di lavoro.

I risultati della prova vengono trasmessi all'interessato e registrati e possono essere presi in considerazione nell'ambito della procedura di nuova certificazione o nuova approvazione.

Per la formazione in classe e/o al computer, gli interessati sono sottoposti ad addestramento e prova di approvazione di immagine per almeno 6 ore ogni 6 mesi. Viene utilizzata una libreria di immagini contenente almeno 1 000 immagini di almeno 250 articoli pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di articoli pericolosi, ciascuna delle quali rappresentata in una varietà di orientamenti diversi. Durante l'addestramento e la prova verrà effettuata una selezione imprevedibile di immagini prese dalla libreria.

Per la formazione TIP sul posto di lavoro, la libreria TIP consiste di almeno 6 000 immagini di almeno 1 500 articoli pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di articoli pericolosi, ciascuno dei quali rappresentato in una varietà di orientamenti diversi.

▼M8

11.4.1.1. Gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza sono sottoposti a formazione periodica consistente in addestramento e prova di approvazione di immagine. Tale formazione consiste in una formazione in classe e/o al computer per almeno 6 ore ogni 6 mesi.

I risultati della prova vengono trasmessi all'interessato e registrati e possono essere presi in considerazione nell'ambito della procedura di nuova certificazione o nuova approvazione.

▼B

11.4.2. Coloro che svolgono compiti elencati al punto 11.2 diversi da quelli di cui al punto 11.4.1 ricevono una formazione periodica con una frequenza sufficiente a garantire che vengano acquisite e mantenute competenze in linea con gli sviluppi della sicurezza.

La formazione periodica viene condotta:

a) per competenze acquisite durante la formazione iniziale di base e specifica, almeno una volta ogni 5 anni o, nei casi in cui le competenze non sono state esercitate per più di 6 mesi, prima del ritorno ai compiti di sicurezza; nonché

b) per le competenze nuove o ampliate, per garantire che coloro che effettuano, o sono responsabili dell'effettuazione dei controlli di sicurezza, siano tempestivamente messi al corrente dei nuovi pericoli e obblighi legali, prima di dovere applicare tali nozioni.

Gli adempimenti di cui al punto a) non si applicano alle competenze acquisite a seguito di una formazione specifica non più necessaria alla luce dei compiti attribuiti alla persona in questione.

11.4.3. La documentazione relativa alla formazione periodica viene conservata per tutte le persone formate per almeno la durata del contratto.

▼B

11.5. QUALIFICAZIONE DI ISTRUTTORI E VALIDATORI INDIPENDENTI

11.5.1. L'autorità competente conserva o ha accesso agli elenchi di istruttori certificati e, se del caso, validatori indipendenti che hanno soddisfatto i requisiti di cui ai punti 11.5.2, 11.5.3 o 11.5.4.

11.5.2. Gli istruttori e i validatori indipendenti devono aver superato un controllo dei precedenti personali (background check) conformemente al punto 11.1.3 e fornire le prove relative alle qualifiche o alle conoscenze appropriate. I validatori indipendenti devono essere esenti da qualsiasi vincolo contrattuale o pecuniario nei confronti degli operatori aeroportuali, dei vettori aerei o dei soggetti per monitorare i quali essi sono stati assunti.

11.5.3. Gli istruttori che sono stati selezionati o che fornivano una formazione specificata nel presente regolamento prima che esso entrasse in vigore, come minimo, devono dimostrare all'autorità competente che:

a) dispongono delle conoscenze e competenze precisate al punto 11.5.5; nonché

b) tengono unicamente dei corsi riconosciuti dall'autorità competente conformemente al punto 11.2.1.3.

11.5.4. I validatori indipendenti che sono stati selezionati prima che il presente regolamento entrasse in vigore, come minimo, devono dimostrare all'autorità competente che:

a) dispongono delle competenze specificate al punto 11.5.6; nonché

b) sono esenti da qualsiasi vincolo contrattuale o pecuniario nei confronti degli operatori aeroportuali, vettori aerei o organismi da tenere sotto controllo.

11.5.5. Per ottenere la certificazione di istruttore qualificato a fornire la formazione definita ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e ai punti 11.2.4 e 11.2.5, l'interessato deve avere una conoscenza dell'ambiente di lavoro nel settore pertinente della sicurezza dell'aviazione, nonché le qualifiche e competenze nelle aree seguenti:

a) metodologia didattica; nonché

b) elementi di security da insegnare.

11.5.6. Per essere abilitato come validatore indipendente, l'interessato deve avere una conoscenza dell'ambiente di lavoro nel settore pertinente della sicurezza dell'aviazione e le competenze nelle aree seguenti:

a) controllo di qualità; nonché

b) aree di security da convalidare o monitorare.

11.5.7. L'autorità competente o provvede direttamente alla formazione degli istruttori e dei validatori indipendenti o approva e mantiene una serie di corsi di formazione appropriati in materia di sicurezza. L'autorità competente provvede a che istruttori e validatori indipendenti ricevano una formazione regolare o informazioni periodiche sugli sviluppi nei campi pertinenti.

11.5.8. Quando l'autorità competente ritiene che la formazione erogata da un istruttore qualificato non fornisca più le necessarie competenze, essa ritira l'approvazione del corso o provvede a sospendere l'istruttore o cancellarlo dall'elenco degli istruttori qualificati, come opportuno.

11.6. APPROVAZIONE RECIPROCA DELLA FORMAZIONE

Le competenze acquisite da un soggetto per ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi in uno Stato membro vengono prese in considerazione in un altro Stato membro.

▼B

12. ATTREZZATURE DI SICUREZZA

12.0. DISPOSIZIONI GENERALI

12.0.1. L'autorità, l'operatore o il soggetto che utilizza le attrezzature per l'attuazione delle misure per le quali è responsabile in conformità al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, adotta le misure necessarie per garantire che le attrezzature soddisfino gli standard specificati nel presente capitolo.

Le informazioni classificate in conformità alla decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione ([1]) vengono messe a disposizione dall'autorità competente ai costruttori sulla base delle rispettive esigenze conoscitive.

12.0.2. Vengono effettuati test di routine per ogni singolo dispositivo di sicurezza.

12.1. PORTALE MAGNETICO PER LA RIVELAZIONE DEI METALLI (Walk-Through Metal Detection Equipment — WTMD)

12.1.1. **Principi generali**

12.1.1.1. I WTMD devono essere in grado di rilevare e indicare per mezzo di un allarme la presenza per lo meno di specificati oggetti metallici, sia separatamente che in combinazione.

12.1.1.2. La capacità di rilevamento dei WTMD è indipendente dalla posizione e dall'orientamento dell'oggetto metallico.

12.1.1.3. I WTMD devono essere assicurati saldamente ad una base solida.

12.1.1.4. Gli WTMD devono essere provvisti di un indicatore visivo che indica che l'apparecchiatura è in funzione.

12.1.1.5. Le modalità di regolazione dei parametri di rilevazione del WTMD devono essere protette e ad esse possono accedere esclusivamente le persone autorizzate.

12.1.1.6. I WTMD devono fornire un doppio allarme, visivo ed acustico, quando rilevano gli oggetti metallici di cui al punto 12.1.1.1. Entrambi gli allarmi devono essere percepibili entro un raggio di 2 metri.

12.1.1.7. L'allarme visivo riporta un'indicazione dell'intensità del segnale rilevato dai WTMD.

12.1.1.8. Il WTMD deve essere posizionato in modo da garantire di non essere influenzato da fonti di interferenza.

12.1.2. **Standard applicabili agli WTMD**

12.1.2.1. Sono previsti due standard per i WTMD. I requisiti dettagliati di tali standard sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.1.2.2. Tutti gli WTMD devono soddisfare lo standard 1.

Lo standard 1 scade il 1º gennaio 2011.

12.1.2.3. Lo standard 2 è applicato a tutti i WTMD installati a partire dal 5 gennaio 2007, tranne in caso di contratto di installazione di WTMD di standard 1 stipulato prima di tale data.

Tutti i WTMD devono essere conformi allo standard 2 entro il 1º gennaio 2011.

([1]) GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.

▼B

12.1.3. **Requisiti supplementari per i WTMD**

Tutti i WTMD per i quali è stato stipulato un contratto di installazione dopo il 5 gennaio 2007 devono soddisfare i seguenti requisiti:

a) produrre un segnale acustico e/o visivo per una determinata percentuale di persone che attraversano il WTMD senza far scattare l'allarme, come indicato al punto 12.1.1.1. Deve essere possibile stabilire tale percentuale; nonché

f) contare il numero di persone controllate, escludendo le persone che attraversano il WTMD in direzione opposta; nonché

g) contare il numero di allarmi; nonché

h) calcolare la percentuale di allarmi rispetto al numero di persone controllate.

12.2. DISPOSITIVI ELETTROMAGNETICI PORTATILI PER LA RIVELAZIONE DEI METALLI (Hand-Held Metal Detection Equipment — HHMD)

12.2.1. I dispositivi manuali per la rilevazione dei metalli (HHMD) devono essere in grado di individuare oggetti metallici ferrosi e non ferrosi. L'individuazione e l'identificazione della posizione del metallo individuato vengono indicate tramite un allarme.

12.2.2. Le modalità di regolazione dei parametri di sensibilità del HHMD devono essere protette e ad esse possono accedere esclusivamente le persone autorizzate.

12.2.3. L'HHMD deve emettere un allarme udibile quando individua degli oggetti metallici. L'allarme deve essere percepito entro una distanza di 1 metro.

12.2.4. Le prestazioni del HHMD non devono essere influenzate da alcuna fonte d'interferenza.

12.2.5. Gli HHMD devono essere provvisti di un indicatore visivo che indica che l'apparecchiatura è in funzione.

12.3. APPARECCHIATURE A RAGGI X

Le apparecchiature a raggi X devono essere conformi ai requisiti dettagliati stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.4. SISTEMI DI RILEVAMENTO DI ESPLOSIVI (Explosive Detection Systems — EDS)

12.4.1. **Principi generali**

12.4.1.1. Un'apparecchiatura EDS deve essere in grado di individuare e segnalare mediante allarme la presenza di una determinata quantità, o quantità superiori, di materiale esplosivo contenuto nei bagagli o in altre spedizioni.

12.4.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla dimensione, dalla posizione o dall'orientamento del materiale esplosivo.

12.4.1.3. L'EDS deve generare un allarme in ognuno dei casi seguenti:

— quando individua la presenza di materiale esplosivo, nonché

— quando rileva la presenza di un oggetto che impedisce di individuare il materiale esplosivo, nonché

— quando il contenuto di un bagaglio o spedizione è troppo denso per essere analizzato.

▼M7

12.4.2. **Standard applicabili agli EDS**

12.4.2.1. Sono previsti tre standard per gli EDS. I requisiti dettagliati di tali standard sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

▼M7

12.4.2.2. Tutti gli EDS devono soddisfare lo standard 1.

12.4.2.3. Lo standard 1 scade il 1º settembre 2012.

12.4.2.4. L'autorità competente può autorizzare il proseguimento dell'utilizzo degli EDS di standard 1 installati tra il 1º gennaio 2003 e il 1º settembre 2006 fino al 1º gennaio 2014 al più tardi.

12.4.2.5. Lo standard 2 è applicato a tutti gli EDS installati a partire dal 1º gennaio 2007, tranne in caso di contratto di installazione di EDS di standard 1 stipulato prima del 19 ottobre 2006.

12.4.2.6. Tutti gli EDS devono soddisfare lo standard 2 entro il 1º settembre 2012, eccetto in caso di applicazione del punto 12.4.2.4.

12.4.2.7. Lo standard 2 scade il 1º settembre 2020.

12.4.2.8. L'autorità competente può autorizzare il proseguimento dell'utilizzo degli EDS di standard 2 installati tra il 1º gennaio 2011 e il 1º settembre 2014 fino al 1º settembre 2022 al più tardi.

12.4.2.9. L'autorità competente che autorizzi il proseguimento dell'utilizzo degli EDS di standard 2 a partire dal 1º settembre 2020 deve informarne la Commissione.

12.4.2.10. Lo standard 3 è applicato a tutti gli EDS installati a partire dal 1º settembre 2014.

12.4.2.11. Tutti gli EDS devono soddisfare lo standard 3 entro il 1º settembre 2020, eccetto in caso di applicazione del punto 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Requisiti relativi alla qualità delle immagini degli EDS**

Le apparecchiature a raggi x devono essere conformi ai requisiti dettagliati stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.5. PROIEZIONE DELL'IMMAGINE DI OGGETTI PERICOLOSI (Threat Image Projection — TIP)

12.5.1. **Principi generali**

12.5.1.1. Il TIP consente di proiettare immagini virtuali di oggetti pericolosi all'interno dell'immagine radioscopica di bagagli o altre spedizioni che vengono controllati (screened).

Le immagini virtuali sono inserite all'interno delle immagini radioscopiche dei bagagli e delle spedizioni sottoposti a screening in posizione uniformemente distribuita e non in posizione fissa.

Deve essere possibile fissare la percentuale di immagini virtuali da proiettare.

12.5.1.2. Il TIP non deve compromettere le prestazioni e il normale funzionamento dell'apparecchiatura a raggi X.

L'operatore non viene avvertito quando un'immagine virtuale di un oggetto pericoloso sta per essere proiettata o è stata proiettata se non quando viene visualizzato un messaggio conforme al punto 12.5.2.2.

12.5.1.3. I comandi per gestire il TIP sono protetti e accessibili unicamente alle persone autorizzate.

12.5.2. **Costituzione del TIP**

12.5.2.1. Il TIP comprende almeno:

a) una libreria di immagini virtuali di oggetti pericolosi;

b) la possibilità di visualizzare messaggi e di cancellarli; nonché

c) un sistema per registrare e presentare i risultati delle risposte dei singoli operatori.

▼B

12.5.2.2. Il TIP visualizza un messaggio che informa l'operatore:

a) se l'operatore ha reagito e l'immagine virtuale di un oggetto pericoloso è stata effettivamente proiettata;

b) se l'operatore non ha reagito, mentre l'immagine virtuale di un oggetto pericoloso veniva proiettata;

c) se l'operatore ha reagito sebbene non sia stata proiettata l'immagine virtuale di un oggetto pericoloso; nonché

d) quando il tentativo di proiettare un'immagine virtuale di un oggetto pericoloso è fallito ed era visibile all'operatore.

Il messaggio viene visualizzato in modo da non nascondere l'immagine del bagaglio o della spedizione a cui si riferisce.

Il messaggio resta visibile fino a quando non viene cancellato dall'operatore. Nei casi di cui alle lettere a) e b), l'immagine virtuale dell'oggetto pericoloso è visualizzata simultaneamente al messaggio.

12.5.2.3. L'accesso all'apparecchiatura dotata di TIP installato e attivato richiede che l'operatore utilizzi un codice di identificazione unico.

12.5.2.4. Il TIP deve consentire di memorizzare i risultati delle risposte dei singoli operatori per un periodo minimo di 12 mesi ed in un formato tale da permettere l'elaborazione di resoconti.

12.5.2.5. La costituzione del TIP è inoltre soggetta ai requisiti supplementari dettagliati stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.6. DISPOSITIVI PER IL RILEVAMENTO DI TRACCE DI ESPLOSIVI (Explosive Trace Detection Equipment — ETD)

I dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi sono in grado di raccogliere e analizzare particelle, o vapore provenienti da superfici contaminate o dal contenuto di bagagli o spedizioni e indicare, tramite un allarme, la presenza di tracce di esplosivi.

12.7. DISPOSITIVI PER IL CONTROLLO DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG)

12.7.1. **Principi generali**

12.7.1.1. Il dispositivo di cui al punto 4.1.3.1, che viene utilizzato per il controllo (screening) di liquidi, aerosol e gel (LAG), deve essere in grado di individuare e segnalare mediante allarme la presenza di una determinata quantità, o quantità superiori, di materiale pericoloso contenuto nei LAG.

12.7.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla forma o dal materiale del contenitore del LAG.

12.7.1.3. Il dispositivo viene utilizzato in modo da garantire che il contenitore sia posizionato e orientato in modo da permettere che le capacità di rilevamento siano pienamente soddisfatte.

12.7.1.4. Il dispositivo deve generare un allarme in ognuno dei seguenti casi:

a) quando individua la presenza di materiale pericoloso;

b) quando rileva la presenza di un oggetto che impedisce di individuare il materiale pericoloso;

▼B

c) quando non riesce a valutare se il LAG sia innocuo o no; nonché

d) quando il contenuto del bagaglio sottoposto a screening è troppo denso per essere analizzato.

12.7.2. **Standard dei dispositivi per lo screening dei LAG**

12.7.2.1. Sono previsti due standard per i dispositivi per lo screening dei LAG. I requisiti dettagliati di tali standard sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.7.2.2. Tutti i dispositivi per lo screening dei LAG devono soddisfare lo standard 1.

Lo standard 1 scade il 28 aprile 2014.

12.7.2.3. Lo standard 2 è applicato a tutti i dispositivi per lo screening dei LAG installati a partire dal 29 aprile 2014.

Tutti i dispositivi per lo screening dei LAG devono soddisfare lo standard 2 entro il 29 aprile 2016.

12.7.3. **Approvazione dei dispositivi per lo screening dei LAG**

I dispositivi che vengono approvati da o a nome dell'autorità competente di uno Stato membro come conformi agli standard stabiliti al punto 12.7 di una decisione separata della Commissione vengono riconosciuti dagli altri Stati membri conformi ai suddetti standard. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e, su richiesta, altri particolari rilevanti dei soggetti designati per l'approvazione dei dispositivi. La Commissione informerà gli altri Stati membri in merito ai soggetti designati.

12.8. METODI DI SCREENING CHE UTILIZZANO NUOVE TECNOLOGIE

12.8.1. Uno Stato membro può autorizzare un metodo di screening che utilizza nuove tecnologie diverse da quelle stabilite nel presente regolamento, a condizione che:

a) venga utilizzato al fine di valutare un nuovo metodo di screening; nonché

b) non pregiudichi il livello complessivo di sicurezza raggiunto; nonché

c) vengano fornite agli interessati, inclusi i passeggeri, le necessarie informazioni che si sta conducendo un esperimento.

12.8.2. 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 di screening che esso intende autorizzare, allegando una relazione indicante le modalità con le quali si garantisce che l'applicazione della nuova metodologia soddisfa i requisiti di cui al punto 12.8.1.lettera b). La notifica deve inoltre contenere informazioni dettagliate sui siti nei quali tale metodologia di screening sarà utilizzata e la durata prevista del periodo di valutazione.

12.8.3. 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 di screening utilizzando le nuove tecnologie.

Qualora ritenga che la nuova metodologia non fornisca garanzie sufficienti per il mantenimento del livello generale di sicurezza dell'aviazione civile, la Commissione ne informa lo Stato membro entro tre mesi dal ricevimento della notifica di cui al punto 12.8.2, esponendo le sue preoccupazioni. In tal caso lo Stato membro interessato non dà

▼B

inizio allo screening in questione fino a quando non abbia potuto convincere la Commissione.

12.8.4. Il periodo massimo di valutazione per ogni metodo di screening utilizzando nuove tecnologie sarà di diciotto 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.

12.8.5. 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. Se non vengono trasmesse relazioni sull'avanzamento, la Commissione può chiedere allo Stato membro di sospendere l'esperimento.

12.8.6. Qualora, sulla base di una relazione, la Commissione ritenga che la nuova metodologia di screening non fornisca garanzie sufficienti per il mantenimento del livello generale di sicurezza dell'aviazione civile nella Comunità, la Commissione informa lo Stato membro che l'esperimento deve essere sospeso fino a quando non verranno fornite garanzie.

12.8.7. Il periodo di valutazione non può avere durata superiore a trenta mesi.

▼M3

12.9. CANE IN GRADO DI RILEVARE L'ESPLOSIVO

12.9.1. **Principi generali**

12.9.1.1. Un cane in grado di rilevare l'esplosivo (EDD) deve essere in grado di individuare e segnalare la presenza di una determinata quantità, o quantità superiori, di materiale esplosivo.

12.9.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla dimensione, dalla posizione o dall'orientamento del materiale esplosivo.

12.9.1.3. Un EDD deve generare un allarme in forma di risposta passiva quando individua la presenza di uno o più dei materiali esplosivi elencati all'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

12.9.1.4. Un EDD e il suo conduttore possono essere utilizzati per il controllo se entrambi sono stati abilitati a farlo, sia indipendentemente l'uno dall'altro che nel lavoro di squadra.

12.9.1.5. Un EDD e il suo conduttore devono seguire un programma di addestramento iniziale e periodico per acquisire e mantenere le competenze richieste e, se del caso, acquisirne di nuove.

12.9.1.6. Per essere abilitata, una squadra cinofila antiesplosivo (squadra EDD), composta da un EDD e dal suo conduttore, dovrà aver superato un corso di addestramento.

12.9.1.7. Ciascuna squadra cinofila antiesplosivo deve essere abilitata dall'autorità competente o per conto di quest'ultima in conformità con le appendici 12-E e 12-F di una decisione separata della Commissione.

12.9.1.8. Ciascuna squadra EDD che abbia ottenuto l'abilitazione da parte dell'autorità competente può essere utilizzata per il controllo di sicurezza avvalendosi del metodo di rilevamento dell'odore in condizioni reali (free-running) oppure del metodo di rilevamento dell'odore a distanza.

12.9.2. **Standard applicabili agli EDD**

12.9.2.1. I requisiti di prestazione per un EDD sono illustrati nell'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

▼M3

12.9.2.2. Ciascuna squadra EDD utilizzata per il controllo delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri, dei veicoli, degli aeromobili, delle provviste di bordo, delle forniture per l'aeroporto e delle aree sterili dell'aeroporto deve soddisfare lo **standard 1** in materia di rilevamento di esplosivi.

12.9.2.3. Ciascuna squadra EDD utilizzata per il controllo del bagaglio da stiva, della posta e del materiale del vettore aereo, delle merci e della posta deve soddisfare lo **standard 2** in materia di rilevamento di esplosivi.

12.9.2.4. Una squadra EDD abilitata al rilevamento di esplosivi con il metodo di rilevamento dell'odore a distanza può essere utilizzata esclusivamente per il controllo del cargo, ma per nessun altro oggetto di cui allo **standard 2**.

12.9.2.5. Un EDD utilizzato per il controllo dei materiali esplosivi deve essere attrezzato di strumenti che ne consentano l'identificazione inequivocabile.

12.9.2.6. Nello svolgimento delle sue funzioni di rilevamento di esplosivo, un EDD deve sempre essere accompagnato dal conduttore abilitato a lavorare con l'EDD in questione.

12.9.2.7. Un EDD abilitato al metodo di rilevamento dell'odore in condizioni reali deve avere un unico conduttore. Un conduttore può essere abilitato per condurre un massimo di due EDD.

12.9.2.8. Un EDD abilitato per il metodo di rilevamento dell'esplosivo a distanza dovrà essere condotto al massimo da due conduttori.

12.9.3. **Requisiti in materia di addestramento**

Obblighi generali in materia di addestramento

12.9.3.1. L'addestramento di una squadra EDD deve comprendere aspetti teorici, aspetti pratici e un addestramento sul posto di lavoro in condizioni reali.

12.9.3.2. Il contenuto dei corsi di addestramento deve essere specificato o approvato dall'autorità competente.

12.9.3.3. L'addestramento sarà condotto dall'autorità competente o per suo conto avvalendosi di istruttori qualificati, in conformità con il punto 11.5 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010.

12.9.3.4. I cani da addestrare per il rilevamento dell'esplosivo dovranno essere utilizzati esclusivamente per tale scopo.

12.9.3.5. Nel corso dell'addestramento dovranno essere usati materiali che rappresentano esplosivi.

12.9.3.6. Per evitare contaminazioni, a tutti coloro che maneggiano tali materiali da addestramento dovrà essere assicurata una formazione.

Addestramento iniziale per squadre EDD

12.9.3.7. Ciascuna squadra EDD dovrà seguire un addestramento iniziale che si baserà sui criteri esposti al punto 12.9.3 di una decisione separata della Commissione.

12.9.3.8. L'addestramento iniziale per le squadre EDD dovrà includere l'addestramento pratico nell'ambiente di lavoro al quale ciascuna di esse sarà destinata.

Addestramento periodico per squadre EDD

12.9.3.9. Un EDD e il suo conduttore seguiranno un programma di addestramento periodico, sia individualmente che insieme.

12.9.3.10. L'addestramento periodico dovrà mantenere le competenze esistenti al livello richiesto dalla formazione iniziale e far sì che le competenze acquisite siano in linea con gli sviluppi in materia di sicurezza.

12.9.3.11. L'addestramento periodico per una squadra EDD sarà effettuato almeno ogni 6 settimane. La durata minima dell'addestramento periodico dovrà essere di almeno 4 ore per ciascun periodo di 6 settimane.

▼M3

12.9.3.12. Il punto 11 non si applicherà nei casi in cui un EDD segua, almeno ogni settimana, un addestramento al riconoscimento di tutti i materiali elencati nell'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

Documentazione relativa all'addestramento delle squadre EDD

12.9.3.13. La documentazione relativa all'addestramento iniziale e periodico sarà mantenuta sia per l'EDD che per il suo conduttore almeno per la durata del loro contratto di impiego, e sarà resa disponibile all'autorità competente su richiesta.

Addestramento operativo per squadre EDD

12.9.3.14. Quando l'EDD viene impiegato nelle attività di controllo, dovrà seguire un addestramento operativo inteso a garantire le prestazioni di cui all'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

12.9.3.15. L'addestramento operativo sarà continuo e effettuato a campione nel corso del periodo di impiego, e, attraverso l'uso di materiale didattico autorizzato, misurerà l'efficienza di rilevamento.

12.9.4. **Procedure di abilitazione**

12.9.4.1. La procedura di abilitazione dovrà assicurare la valutazione delle seguenti competenze:

a) capacità dell'EDD di soddisfare i requisiti di prestazione di cui all'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione;

b) capacità dell'EDD di fornire un'indicazione passiva circa la presenza di materiali esplosivi;

c) capacità dell'EDD e del suo conduttore di lavorare efficacemente in squadra; e

d) capacità del conduttore di condurre correttamente l'EDD, nonché di interpretare e rispondere adeguatamente alla reazione di quest'ultimo alla presenza di materiale esplosivo.

12.9.4.2. La procedura di abilitazione dovrà simulare ciascuno degli ambienti di lavoro nei quali la squadra EDD dovrà lavorare.

12.9.4.3. La squadra EDD dovrà completare con successo l'addestramento in ciascun ambiente per il quale è necessaria l'abilitazione.

12.9.4.4. Le procedure di abilitazione saranno svolte in conformità con le appendici 12-E e 12-F di una decisione separata della Commissione.

12.9.4.5. La validità di ciascun periodo di abilitazione non dovrà superare i 12 mesi.

12.9.5. **Controllo di qualità**

12.9.5.1. La squadra EDD sarà soggetta alle misure di controllo di qualità di cui all'appendice 12-G di una decisione separata della Commissione.

12.9.6. **Metodo di controllo**

Ulteriori requisiti specifici sono contenuti in una decisione separata della Commissione.

▼M8

12.11. SCANNER DI SICUREZZA

12.11.1. **Principi generali**

Uno scanner di sicurezza è un sistema per lo screening delle persone, in grado di individuare oggetti metallici e non metallici, diversi dalla pelle umana, portati sul corpo o negli indumenti.

Uno scanner di sicurezza con un esaminatore umano può consistere in un sistema di rilevamento che crea un'immagine del corpo che viene analizzata dall'esaminatore umano al fine di stabilire che sul corpo della persona interessata non sia presente alcun oggetto, metallico o non metallico, diverso dalla pelle umana. Se l'esaminatore umano individua un oggetto di questo tipo, la sua posizione viene comunicata all'operatore addetto allo screening, che conduce ulteriori ispezioni. In questo caso l'esaminatore umano deve essere considerato parte integrante del sistema di rilevamento.

▼M8

Uno scanner di sicurezza con rilevamento automatico degli oggetti pericolosi consiste in un sistema di rilevamento che riconosce automaticamente gli oggetti metallici e non metallici, diversi dalla pelle umana, che la persona sottoposta a screening porta sul corpo. Quando il sistema individua un oggetto di questo tipo, la sua posizione viene indicata all'operatore addetto allo screening su una figura standard stilizzata.

Ai fini dello screening dei passeggeri, uno scanner di sicurezza deve avere i seguenti requisiti:

a) gli scanner di sicurezza individuano e indicano attraverso un allarme almeno gli oggetti metallici e non metallici specificati, compresi gli esplosivi, singolarmente o in combinazione tra loro;

b) il rilevamento è indipendente dalla posizione e dall'orientamento dell'oggetto;

c) il sistema è dotato di un indicatore visivo che segnala che l'apparecchiatura è in funzione;

d) gli scanner di sicurezza sono posizionati in modo da garantire che il loro funzionamento non sia alterato da fonti di interferenza;

e) il corretto funzionamento degli scanner di sicurezza è verificato giornalmente;

f) lo scanner di sicurezza viene usato in conformità al metodo operativo fornito dal produttore.

Gli scanner di sicurezza per lo screening dei passeggeri vengono installati ed impiegati in conformità alla raccomandazione 1999/519/CE del Consiglio, del 12 luglio 1999, relativa alla limitazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici da 0 Hz a 300 GHz ([1]) e alla direttiva 2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) ([2]).

12.11.2. **Requisiti degli scanner di sicurezza**

I requisiti di efficienza per gli scanner di sicurezza sono stabiliti all'appendice 12-K, classificata come «CONFIDENTIEL UE» e trattata in conformità alla decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom.

Gli scanner di sicurezza sono conformi ai requisiti stabiliti nell'appendice 12-K dall'entrata in vigore del presente regolamento.

12.11.2.1. Tutti gli scanner di sicurezza sono conformi allo standard 1.

Lo standard 1 scade il 1º gennaio 2022.

12.11.2.2. Lo standard 2 si applica agli scanner di sicurezza installati al 1º gennaio 2019.

▼B

APPENDICE 12-A

Le disposizioni specifiche in materia di requisiti di prestazione per i portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD) sono definite in una decisione separata della Commissione.

([1]) GU L 199 del 30.7.1999, pag. 59.
([2]) GU L 159 del 30.4.2004, pag. 1.

▼B

APPENDICE 12-B

Le disposizioni specifiche in materia di requisiti di prestazione per i sistemi di rilevamento di esplosivi (EDS) sono definite in una decisione separata della Commissione.

APPENDICE 12-C

Le disposizioni specifiche in materia di requisiti di prestazione per i dispositivi per il controllo di liquidi, aerosol e gel (LAG) sono definite in una decisione separata della Commissione.

▼M8

APPENDICE 12-K

Le disposizioni dettagliate relative ai requisiti di efficienza per gli scanner di sicurezza sono definite in una decisione separata della Commissione.