POSIZIONE COMUNE (CE) N. 25/2002

definita dal Consiglio il 28 gennaio 2002

in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. . . ./2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del . . ., che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile

(2002/C 113 E/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

viste le conclusioni del Consiglio «Trasporti» del 16 ottobre 2001, in particolare il paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale [2],

visto il parere del Comitato delle Regioni [3],

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato [4],

considerando quanto segue:

(1) Gli attentati criminali commessi a New York e Washington l'11 settembre 2001 indicano che il terrorismo rappresenta una delle più gravi minacce per gli ideali di democrazia e libertà e per i valori della pace, che sono il fondamento stesso dell'Unione europea.

(2) Nel settore dell'aviazione civile occorre garantire costantemente la protezione dei cittadini nella Comunità europea prevenendo gli atti di interferenza illecita.

(3) Ferme restando le norme degli Stati membri relative alla sicurezza nazionale e alle misure da adottarsi sulla base del titolo VI del trattato sull'Unione europea, tale obiettivo dovrebbe essere conseguito mediante l'adozione di utili disposizioni nel settore della politica del trasporto aereo che istituiscano norme fondamentali comuni, basate sulle attuali raccomandazioni della conferenza europea per l'aviazione civile (CEAC), Documento 30. È opportuno delegare alla Commissione i poteri esecutivi per adottare le relative misure di attuazione dettagliate. Per prevenire atti illeciti, alcune di tali misure di attuazione dovrebbero restare segrete e non essere pubblicate.

(4) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

(5) I vari tipi di attività esercitate nel settore dell'aviazione civile non sono necessariamente soggetti allo stesso tipo di minaccia. È pertanto necessario che le misure di attuazione dettagliate siano debitamente adeguate alle speciali circostanze di ciascuna attività e alla sensibilità di alcune misure.

(6) Nei piccoli aeroporti l'applicazione di norme fondamentali comuni potrebbe essere sproporzionata, oppure la loro attuazione potrebbe rivelarsi impossibile per motivi pratici oggettivi. In tal caso alle competenti autorità degli Stati membri dovrebbe essere data la possibilità di applicare misure alternative che garantiscano un adeguato livello di protezione. La Commissione dovrebbe esaminare se tali misure sono giustificate da motivi pratici oggettivi e se forniscono un adeguato livello di protezione.

(7) La convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (convenzione di Chicago) detta le norme minime atte a garantire la sicurezza dell'aviazione civile.

(8) Per conseguire gli obiettivi del presente regolamento, ogni Stato membro dovrebbe adottare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, nonché un relativo programma per il controllo della qualità e un programma di formazione.

(9) In considerazione della varietà delle parti che intervengono nell'attuazione delle misure di sicurezza a livello nazionale, è necessario che ciascuno Stato membro designi un'unica autorità competente responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione dei programmi per la sicurezza aerea.

(10) Agli Stati membri dovrebbe essere data la possibilità di applicare misure più severe.

(11) Il controllo delle misure di sicurezza richiede l'istituzione, a livello nazionale, di adeguati sistemi di controllo della qualità e l'organizzazione di ispezioni sotto la supervisione della Commissione, allo scopo di verificare l'efficacia di ciascun sistema nazionale.

---

[1] GU C 51 E del 26.2.2002, pag. 221.

[2] GU C 48 del 21.2.2002, pag. 70.

[3] Parere del 23 novembre 2001 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

[4] Parere del Parlamento europeo del 29 novembre 2001, posizione comune del Consiglio del 28 gennaio 2002 e decisione del Parlamento europeo del . . . (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(12) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione [1].

(13) Il 2 dicembre 1987, a Londra, il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno convenuto, con una dichiarazione congiunta dei ministri degli Affari esteri dei due paesi, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibilterra, accordi che devono ancora iniziare ad esercitare i loro effetti.

(14) Poiché gli scopi dell'azione proposta, e precisamente l'istituzione e l'applicazione di utili disposizioni nel settore della politica del trasporto aereo, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa della dimensione europea del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita alle norme fondamentali comuni necessarie per raggiungere tali obiettivi di sicurezza aerea e non va al di là di quanto necessario a tal fine, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivi

1. Obiettivo principale del presente regolamento è istituire e attuare utili misure comunitarie al fine di prevenire atti di interferenza illecita nell'aviazione civile.

2. L'ulteriore obiettivo del regolamento è fornire la base per l'interpretazione uniforme delle disposizioni pertinenti della convenzione di Chicago, in particolare l'annesso n. 17.

3. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui ai paragrafi 1 e 2 sono:

a) la definizione di norme fondamentali comuni sulle misure di sicurezza aerea;

b) l'istituzione di meccanismi adeguati per controllare l'applicazione delle norme.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento i seguenti termini sono così definiti:

1. «aeroporto», qualsiasi area situata in uno Stato membro aperta a operazioni di trasporto aereo commerciale;

2. «convenzione di Chicago», la convenzione sull'aviazione civile internazionale e i suoi annessi, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

3. «sicurezza aerea», la combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita.

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Le misure istituite dal presente regolamento si applicano a tutti gli aeroporti situati nei territori degli Stati membri cui si applica il trattato.

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.

3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi di cui alla dichiarazione congiunta resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicano al Consiglio tale data.

Articolo 4

Norme comuni

1. Le norme fondamentali comuni relative alle misure di sicurezza aerea sono riportate nell'allegato.

2. Le misure necessarie per l'attuazione e per l'adeguamento tecnico di tali norme fondamentali comuni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, tenendo nella debita considerazione i diversi tipi di operazioni e la sensibilità delle misure relative a:

a) criteri di rendimento e prove di accettazione delle apparecchiature;

b) procedure particolareggiate contenenti informazioni sensibili;

c) criteri particolareggiati di esenzione dalle misure di sicurezza.

3. La competente autorità di uno Stato membro può, sulla base di una valutazione del rischio locale, e ove l'applicazione delle misure di sicurezza specificate nell'allegato del presente regolamento possa essere sproporzionata, oppure quando dette misure non possano essere attuate a causa di motivi pratici oggettivi, adottare misure nazionali di sicurezza per fornire un adeguato livello di protezione negli aeroporti:

a) con una media annuale di due voli commerciali al giorno; oppure

b) soltanto con voli dell'aviazione generale; oppure

[1] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

c) con un'attività commerciale limitata ad aeromobili di peso massimo al decollo (maximum take off weight-MTOW) inferiore a 10 t o con un numero di posti inferiore a 20,

tenuto conto delle specificità di tali piccoli aeroporti.

Lo Stato membro interessato comunica dette misure alla Commissione.

4. La Commissione esamina se le misure adottate da uno Stato membro ai sensi del paragrafo 3 sono giustificate da motivi pratici oggettivi e se offrono un adeguato livello di protezione. Se le misure non rispettano tali criteri, la Commissione adotta una decisione conformemente alla procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 3; in tal caso lo Stato membro revoca dette misure o le adegua.

Articolo 5

Programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile

1. Entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, ciascuno Stato membro adotta un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, inteso a garantire l'applicazione delle norme comuni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e delle misure adottate ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, alla data specificata in dette misure.

2. Fermo restando che in uno Stato membro uno o più organismi o enti possono occuparsi della sicurezza aerea, ciascuno Stato membro designa un'autorità competente responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione del suo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

3. Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, ciascuno Stato membro incarica l'autorità competente da esso designata di assicurare lo sviluppo e l'attuazione di un programma nazionale per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile, onde garantire l'efficacia del suo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

4. Ciascuno Stato membro garantisce che i suoi aeroporti e vettori aerei che forniscono un servizio a partire dallo Stato in questione istituiscano, attuino e mantengano programmi per la sicurezza degli aeroporti e dei vettori aerei idonei a soddisfare i requisiti del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile. Tali programmi sono sottoposti per approvazione all'autorità competente e da essa controllati.

5. Ciascuno Stato membro chiede all'autorità competente di assicurare lo sviluppo e l'attuazione di un programma nazionale di formazione alla sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 6

Misure più severe

Gli Stati membri hanno la facoltà di applicare, nel rispetto del diritto comunitario, misure più severe di quelle disposte dal presente regolamento. Non appena possibile dopo l'applicazione delle stesse, gli Stati membri comunicano alla Commissione la natura di tali misure.

Articolo 7

Controllo dell'applicazione

1. Le specifiche relative al programma nazionale per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile che deve essere attuato dagli Stati membri sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2. Tale programma si fonda sulle migliori pratiche e consente la pronta individuazione e correzione delle carenze riscontrate. Ogni programma prevede che tutti gli aeroporti situati nello Stato membro interessato siano regolarmente soggetti a controllo sotto la responsabilità dell'autorità competente di cui all'articolo 5, paragrafo 2. Tali controlli impiegano una metodologia comune e sono effettuati da ispettori qualificati in base a criteri comuni.

2. A decorrere da sei mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni del presente regolamento ai sensi dell'articolo 12, la Commissione, in cooperazione con l'autorità competente di cui all'articolo 5, paragrafo 2, effettua ispezioni, incluse ispezioni su un idoneo campione di aeroporti, per controllare l'applicazione, da parte degli Stati membri, del presente regolamento. Tali ispezioni tengono conto delle informazioni ottenute tramite i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile, in particolare delle relazioni di controllo. Le procedure per lo svolgimento di tali ispezioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

3. I funzionari incaricati dalla Commissione di svolgere ispezioni ai sensi del paragrafo 2 esercitano i loro poteri dietro presentazione di un'autorizzazione scritta che precisi l'oggetto, lo scopo dell'ispezione e la data in cui essa deve iniziare. Con sufficiente anticipo prima dell'ispezione, la Commissione informa lo Stato membro interessato dell'ispezione e dell'identità dei funzionari autorizzati.

Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli organi e le persone interessati si sottopongano ad esse.

4. Le relazioni di ispezione sono comunicate dalla Commissione allo Stato membro interessato, il quale, nel termine di tre mesi da tale notifica, indica le misure adottate per porre rimedio alle eventuali carenze. La relazione e la risposta dell'autorità competente di cui all'articolo 5, paragrafo 2, vengono comunicate al comitato istituito dall'articolo 9, paragrafo 1.

Articolo 8

Diffusione delle informazioni

1. Fatto salvo il diritto di accesso del pubblico ai documenti sancito dal regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione [1],

[1] GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

a) le misure relative a:

i) criteri di rendimento e prove di accettazione delle apparecchiature;

ii) procedure particolareggiate contenenti informazioni sensibili;

iii) criteri particolareggiati di esenzione dalle misure di sicurezza,

di cui all'articolo 4, paragrafo 2;

b) le specifiche di cui all'articolo 7, paragrafo 1; e

c) le relazioni di ispezione e le risposte degli Stati membri di cui all'articolo 7, paragrafo 4,

sono segrete e non sono pubblicate. Esse sono unicamente messe a disposizione delle autorità di cui all'articolo 5, paragrafo 2, che le comunicano solo alle parti interessate, in base alle esigenze conoscitive di queste ultime, in conformità delle disposizioni nazionali applicabili in materia di diffusione di informazioni sensibili.

2. Gli Stati membri, per quanto possibile e in conformità delle disposizioni nazionali applicabili, trattano come riservate le informazioni derivanti dalle relazioni di ispezione e dalle risposte degli Stati membri quando dette informazioni riguardano altri Stati membri.

3. Gli Stati membri o la Commissione consultano lo Stato membro interessato, salvo il caso in cui vi sia la certezza che le relazioni di ispezione o le risposte sono o meno divulgate.

Articolo 9

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo previsto dall'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5, 6 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 10

Pubblicazione delle informazioni

Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001, la Commissione pubblica ogni anno una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sulla situazione della sicurezza aerea nella Comunità, utilizzando, per le sue conclusioni, le relazioni di ispezione.

Articolo 11

Sanzioni

Le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 12

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, ad eccezione delle seguenti disposizioni dell'allegato:

— controllo del bagaglio da stiva (punto 5.2),

— merci, corriere espresso e colli espressi (punto 6),

— posta (punto 7),

che entrano in vigore il 31 dicembre 2002.

Il presente regolamento è obbligatorio in ogni suo elemento e direttamente applicabile in ciascuno Stato membro.

Fatto a . . .

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

1. **DEFINIZIONI**

1. «Bagaglio da stiva accompagnato»: il bagaglio accettato per il trasporto nella stiva dell'aeromobile sul quale è imbarcato il passeggero che ha registrato detto bagaglio.

2. «Area lato volo»: l'area di manovra di un aeroporto, i terreni e gli edifici adiacenti, o parti di essi.

3. «Controllo di sicurezza dell'aeromobile»: l'ispezione dell'interno dell'aeromobile nelle zone cui i passeggeri possono aver avuto accesso e l'ispezione della stiva per scoprire articoli vietati.

4. «Ispezione di sicurezza dell'aeromobile»: l'ispezione accurata dell'interno e dell'esterno dell'aeromobile per scoprire articoli vietati.

5. «Controllo dei precedenti personali»: il controllo dell'identità di una persona e delle sue esperienze precedenti, compresi eventuali precedenti penali, effettuato nell'ambito della valutazione dell'idoneità di una persona ad accedere liberamente alle aree sterili.

6. «Bagaglio a mano»: il bagaglio destinato ad essere trasportato nella cabina dell'aeromobile.

7. «Volo commerciale»: il volo, o l'attività di volo, di linea o non di linea dato a noleggio al pubblico o a gruppi privati a titolo oneroso.

8. «Co-Mat»: abbreviazione di «materiale del vettore aereo», spedito all'interno della rete di scali di quest'ultimo.

9. «Co-Mail»: abbreviazione di «posta del vettore aereo», spedito all'interno della rete di scali di quest'ultimo.

10. «Controlli a campione continui»: i controlli effettuati durante l'intero periodo di attività su un campione scelto a caso.

11. «Aviazione generale»: l'attività di volo di linea o non di linea non offerta o messa a disposizione del pubblico.

12. «EDS» (Explosive Detection System — apparecchiatura di rivelazione di esplosivi): l'apparecchiatura o la combinazione di diverse tecnologie in grado di rilevare, e di indicare mediante un allarme, la presenza di materiale esplosivo in un bagaglio, indipendentemente dal materiale di cui il bagaglio stesso è composto.

13. «EDDS» (Explosive Device Detection System — apparecchiatura di rivelazione di ordigni esplodenti): l'apparecchiatura o la combinazione di diverse tecnologie in grado di rilevare, e di indicare mediante un allarme, la presenza di un ordigno esplodente in un bagaglio, rivelando uno o più componenti di tale ordigno, indipendentemente dal materiale di cui il bagaglio è composto.

14. «Bagaglio da stiva»: bagaglio destinato ad essere trasportato nella stiva dell'aeromobile.

15. «Mittente conosciuto»:

    a) per merci: il mittente di un bene da trasportare per via aerea per proprio conto, che intrattiene rapporti commerciali abituali con un agente regolamentato o un vettore aereo conformemente ai criteri stabiliti dal presente allegato;

    b) per posta: il mittente di posta da trasportare per via aerea per proprio conto, che intrattiene rapporti commerciali abituali con un'autorità o amministrazione postale regolamentata.

16. «Area lato città»: l'area di un aeroporto che non è lato volo e comprende tutte le aree pubbliche.

17. «Posta»: le spedizioni di corrispondenza e di altri oggetti consegnati dalle amministrazioni postali e a queste destinate. Un'autorità o amministrazione postale è definita dagli Stati membri.

18. «Articolo vietato»: oggetto che può essere utilizzato per commettere un atto di interferenza illecita e che non è stato debitamente dichiarato e assoggettato alle leggi e ai regolamenti vigenti. Un elenco indicativo degli articoli vietati figura nell'appendice.

19. «PEDS» (Primary Explosive Detection System — apparecchiatura primaria di rivelazione di esplosivi): l'apparecchiatura o la combinazione di diverse tecnologie in grado di rilevare, e di indicare mediante un allarme, la presenza di materiale esplosivo in un bagaglio, indipendentemente dal materiale di cui il bagaglio stesso è composto.

20. «Agente regolamentato»: un agente o spedizioniere o altro soggetto che intrattiene rapporti commerciali con un operatore ed effettua controlli di sicurezza riconosciuti o richiesti dalla competente autorità sulle merci trasportate, il corriere espresso e i colli espressi o la posta.

21. «Area sterile»: l'area lato volo di un aeroporto, il cui accesso è controllato per garantire la sicurezza dell'aviazione civile. Tale area comprende, di norma, anche tutte le aree di partenza passeggeri tra le postazioni di controllo di sicurezza e l'aeromobile, le rampe, le aree di trattamento bagagli, i magazzini merci, i centri postali e i locali dell'area lato volo per le pulizie e il vettovagliamento degli aeromobili.

22. «Controlli di sicurezza»: sistemi che consentono di impedire l'introduzione di articoli vietati.

23. «Controllo»: l'applicazione di strumenti tecnici o di altro tipo destinati a identificare e/o rilevare articoli vietati.

24. «Bagaglio da stiva non accompagnato»: il bagaglio accettato per il trasporto nella stiva dell'aeromobile sul quale non è imbarcato il passeggero che ha registrato detto bagaglio.

25. «Terminale»: l'edificio principale o il gruppo di edifici in cui sono effettuati la registrazione dei passeggeri commerciali e delle merci e l'imbarco dell'aeromobile.

26. «TIP»: apparato a raggi X per la proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (TIP — Threat Image Projection); è un software che può essere installato su alcuni dispositivi a raggi x. Questo programma proietta le immagini virtuali di articoli pericolosi (ad esempio pistole, coltelli, ordigni esplodenti rudimentali) sull'immagine a raggi x del bagaglio esaminato, fornendo all'operatore del dispositivo a raggi x un riscontro immediato sulla sua abilità a riconoscere tali immagini.

27. «Trace Detection Equipment (rivelatore di tracce)»: il sistema tecnologico o la combinazione di diverse tecnologie in grado di rilevare piccolissime quantità (1 nanogrammo) di materiale esplosivo, e quindi di indicarne mediante un allarme la presenza in un bagaglio o in altri articoli sottoposti ad analisi.

2. **SICUREZZA DEGLI AEROPORTI**

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

Nella progettazione o nella configurazione degli aeroporti, dei terminali passeggeri e merci e degli altri edifici che hanno accesso diretto all'area lato volo si devono osservare i requisiti essenziali concernenti:

a) i controlli di sicurezza effettuati su passeggeri, bagagli, merci, corriere espresso, colli espressi, posta e provviste per il vettovagliamento e altre forniture di bordo;

b) la protezione e il controllo dell'accesso all'area lato volo, alle aree sterili e ad altre zone e strutture sensibili dell'aeroporto;

c) l'utilizzo efficace delle apparecchiature per la sicurezza.

2.1.1. *Barriere tra il lato aria e il lato terra*

Negli aeroporti devono essere interposte barriere tra l'area lato volo e l'area lato città.

2.1.2. *Aree sterili*

In ogni aeroporto sono predisposte aree sterili.

2.2. **Controllo dell'accesso**

2.2.1. *Aree sterili e altre aree lato volo*

i) L'accesso alle aree sterili e alle altre aree lato volo deve essere controllato in continuazione, in modo che nessuna persona sprovvista di autorizzazione possa accedervi e che nelle aree sterili o negli aeromobili non possano essere introdotti articoli vietati.

ii) Tutto il personale che deve accedere alle aree sterili deve essere sottoposto ad un controllo dei precedenti personali che risalga di almeno 5 anni. Il controllo deve essere ripetuto a intervalli regolari non superiori a 5 anni.

iii) Tutto il personale che deve accedere alle aree sterili deve inoltre ricevere una formazione regolare in materia di sicurezza aerea (cfr. punto 12.3), inclusi i rischi per la sicurezza aerea, e deve essere incaricato di riferire all'autorità competente in merito a qualsiasi incidente che possa costituire una minaccia per la sicurezza aerea.

iv) Devono essere rilasciati tesserini di riconoscimento aeroportuali a tutte le persone che lavorano nell'aeroporto o che vi si recano frequentemente (compresi i dipendenti dell'aeroporto e dei vettori aerei e i dipendenti di altre organizzazioni). Il tesserino di riconoscimento aeroportuale è munito del nome e di una fotografia del titolare. La validità del tesserino è limitata nel tempo. L'autorità competente determina quando deve essere rilasciato un tesserino di riconoscimento aeroportuale permanente a visitatori abituali.

v) Il tesserino di riconoscimento aeroportuale deve essere portato in permanenza in modo visibile durante il servizio.

vi) I veicoli che devono essere utilizzati nell'area lato volo devono rimanere in tale area nella misura del possibile.

vii) Per i veicoli che devono spostarsi tra l'area lato città e l'area lato volo deve essere rilasciato un lasciapassare specifico del veicolo che deve essere apposto in un punto facilmente visibile. Altri veicoli che devono accedere all'area lato volo vengono ammessi solo dopo essere stati sottoposti ad ispezione e aver ottenuto un lasciapassare temporaneo. Deroghe a queste disposizioni sono ammesse per i veicoli in servizio di emergenza.

viii) I tesserini di riconoscimento aeroportuali e i lasciapassare per i veicoli devono essere controllati a tutti i punti di controllo dell'area lato volo e delle aree sterili.

2.2.2. *Terminali*

Deve essere garantita una sorveglianza in tutte le aree dei terminali accessibili al pubblico. I terminali devono essere pattugliati e il personale di sicurezza deve sorvegliare i passeggeri e le altre persone.

2.2.3. *Altre aree pubbliche*

Devono essere apprestati i mezzi per controllare l'accesso alle aree pubbliche situate in vicinanza delle aree di manovra degli aeromobili (terrazze panoramiche, alberghi aeroportuali e parcheggi per autovetture). Altre aree pubbliche da sorvegliare sono, fra l'altro, le seguenti: strutture che sono situate sempre nell'area lato città e che includono il parcheggio clienti e altre aree pubbliche di parcheggio, le vie d'accesso ai terminali e le vie di pubblico accesso, autonoleggi, aree di sosta riservate ai taxi e al trasporto terrestre e strutture alberghiere della zona aeroportuale.

Devono anche essere prese disposizioni per garantire che questi spazi pubblici possano essere chiusi con breve preavviso in caso di minaccia. Il personale di sicurezza deve pattugliare queste aree quando sono aperte al pubblico.

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

a) Tutto il personale, compreso l'equipaggio di volo, unitamente a oggetti trasportati, deve essere sottoposto a controllo prima di essere autorizzato ad accedere alle aree sterili. Qualora ciò non sia fattibile, le persone e gli oggetti trasportati devono essere sottoposti a controlli a campione continui, con una frequenza indicata nelle valutazioni dei rischi effettuate dall'autorità competente di ciascuno Stato membro. Il controllo a campione deve essere esteso a tutti gli oggetti introdotti negli aeromobili da qualsiasi fornitore di servizi, tra cui servizi di pulizia, vettovagliamento, articoli in esenzione doganale e altri servizi che hanno accesso all'aeromobile. La procedura di controllo deve garantire che non siano trasportati articoli vietati e il metodo è lo stesso che si applica al controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano.

b) I veicoli e le forniture introdotti nell'area lato volo o in altre aree sterili sono controllati a campione.

2.4. **Sicurezza fisica e pattuglie**

a) I piazzali e le altre aree di sosta devono essere provvisti di una illuminazione adeguata; l'illuminazione deve coprire in particolare le aree vulnerabili dell'aeroporto.

b) Le aree tecniche e di manutenzione devono essere protette da recinzioni, agenti di sicurezza e pattuglie; l'accesso a queste aree deve essere controllato mediante i tesserini di riconoscimento aeroportuali e i lasciapassare per i veicoli. Misure analoghe devono essere prese per proteggere il perimetro e le installazioni situate presso l'aeroporto, quali gli impianti di generazione e distribuzione di energia elettrica, gli impianti di navigazione, le torri di controllo e altri edifici adibiti ai servizi di controllo del traffico aereo, gli impianti per il carburante e gli impianti per le comunicazioni. Precauzioni particolari devono essere prese per evitare i tentativi di sabotaggio degli impianti per il carburante e degli impianti di comunicazione.

c) Le recinzioni perimetrali e le aree adiacenti alle aree sterili, le altre aree lato volo esterne a tali recinzioni, comprese quelle nelle immediate vicinanze della soglia pista e delle vie di rullaggio, devono essere oggetto di sorveglianza mediante pattuglie, televisione a circuito chiuso o altre misure di vigilanza. Devono essere applicate rigorose procedure di contestazione nei confronti delle persone che non portano in modo visibile il tesserino di riconoscimento aeroportuale e delle persone che accedono ad aree per cui non sono autorizzate.

d) L'accesso all'area lato volo o alle aree sterili attraverso uffici dei locatari aeroportuali, hangar di manutenzione, strutture di trattamento merci, altri edifici e impianti di servizio è limitato al minimo necessario.

3. **SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI**

3.1. **Ispezione degli aeromobili**

1. Tutti gli aeromobili devono essere ispezionati nel modo seguente:

   a) prima dei voli originanti, gli aeromobili non in servizio sono sottoposti a una «ispezione di sicurezza dell'aeromobile» immediatamente prima di essere trasferiti nell'area sterile per un determinato volo; l'ispezione può non essere effettuata immediatamente prima del trasferimento nell'area sterile, ma in tal caso l'aeromobile è tenuto in condizioni di sicurezza o sorvegliato dall'inizio dell'ispezione fino alla partenza;

   b) gli aeromobili in servizio sono sottoposti, durante il periodo di toccata o durante il tempo di transito, a un «controllo di sicurezza dell'aeromobile» immediatamente dopo lo sbarco dei passeggeri o il più tardi possibile prima dell'imbarco dei passeggeri e del carico dei bagagli o delle merci.

2. Tutte le ispezioni e i controlli di sicurezza dell'aeromobile sono effettuati allorché tutti i fornitori di servizi (catering, pulizia, merci in esenzione doganale o altri) non attinenti alla funzione di sicurezza hanno lasciato l'aeromobile il quale è mantenuto in condizione di sterilità durante tutto il processo di imbarco e di prepartenza.

3.2. **Protezione dell'aeromobile**

1. Deve essere stabilito chi è il soggetto responsabile del controllo dell'accesso all'aeromobile in parcheggio, che deve essere eseguito nel modo seguente:

   a) per gli aeromobili in servizio, l'accesso è controllato dall'inizio del controllo di sicurezza dell'aeromobile fino alla partenza, per mantenere l'integrità del controllo;

   b) per gli aeromobili non in servizio che sono stati ispezionati e trasferiti in un'area sterile, l'accesso è controllato dall'inizio dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile fino alla partenza, per mantenere l'integrità dell'ispezione.

2. Ciascun aeromobile in servizio è posto sotto sorveglianza sufficiente a individuare casi di accesso non autorizzato.

3. L'accesso all'aeromobile non in servizio è controllato nel modo seguente:

   a) le porte della cabina sono chiuse;

   b) le passerelle e/o scalette retraibili sono poste in condizioni di sicurezza, ritirate o retratte; o

   c) le porte dell'aeromobile sono munite di un dispositivo per la segnalazione di eventuali manomissioni.

4. Inoltre, quando tutto il personale non viene sottoposto a controllo per l'accesso alle aree sterili, ciascun aeromobile è controllato almeno una volta ogni 30 minuti da una pattuglia a piedi o su veicolo o è posto sotto sorveglianza sufficiente a individuare casi di accesso non autorizzato.

5. L'aeromobile è parcheggiato, nella misura del possibile, in luoghi ben illuminati e distanti dalle recinzioni perimetrali o da altre barriere facilmente superabili.

4. **PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO**

4.1. **Controlli sui passeggeri**

1. A differenza di quanto stabilito al seguente punto 3, tutti i passeggeri in partenza (cioè i passeggeri originanti e quelli in transito che non siano stati precedentemente sottoposti a controllo secondo le norme fissate nel presente allegato), sono controllati al fine di impedire che articoli vietati siano introdotti nelle aree sterili e a bordo dell'aeromobile. Il controllo dei passeggeri deve essere effettuato secondo le seguenti modalità:

   a) ispezione manuale; o

b) controllo mediante portale magnetico per la rivelazione dei metalli (WTMD — Walk-Through Metal Detection). Ove sia utilizzata tale apparecchiatura, occorre provvedere costantemente all'ispezione manuale, a campione, dei passeggeri controllati. L'ispezione manuale deve essere effettuata su tutti i passeggeri che fanno scattare l'allarme dell'apparecchiatura e l'ispezione continua a campione deve essere effettuata sui passeggeri che non fanno scattare l'allarme; inoltre:

i) se l'allarme si attiva, la persona deve essere fatta passare nuovamente attraverso il portale magnetico per la rivelazione dei metalli; oppure

ii) essere sottoposta a ispezione manuale qualora sia possibile utilizzare un rivelatore portatile di metalli.

2. Se utilizzato, il portale magnetico per la rivelazione dei metalli deve essere calibrato a un livello tale da garantire ragionevolmente che sia possibile rilevare piccoli oggetti metallici.

3. Le competenti autorità possono stabilire quali categorie di persone devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo e quali essere esentate dal controllo.

4. Devono essere elaborate disposizioni di sicurezza per i passeggeri potenzialmente pericolosi.

4.2. **Separazione dei passeggeri**

I passeggeri in partenza che sono stati sottoposti al controllo non devono mescolarsi ai passeggeri in arrivo che potrebbero non essere stati sottoposti a controllo secondo le norme definite nel presente allegato. Laddove non sia possibile separare fisicamente questi passeggeri, l'obiettivo della sicurezza deve essere raggiunto applicando misure compensative conformi alla valutazione del rischio locale.

4.3. **Controlli sul bagaglio a mano**

1. Il bagaglio a mano di tutti i passeggeri in partenza (cioè dei passeggeri originanti e in transito che non siano stati precedentemente sottoposti a controllo secondo le norme fissate nel presente allegato) è controllato prima di poter essere introdotto nelle aree sterili e a bordo dell'aeromobile. Tutti gli articoli vietati devono essere confiscati oppure deve essere negato al passeggero l'accesso all'area sterile o, se del caso, all'aeromobile. Il controllo del bagaglio a mano deve essere effettuato secondo una delle seguenti modalità:

a) ispezione manuale completa del contenuto di ciascun bagaglio, tenendo conto di eventuali segni sospetti, quali un peso sproporzionato ecc.; oppure

b) controllo radiogeno, con l'aggiunta di ispezione manuale dei bagagli controllati effettuata a campione continuo; la percentuale di persone sottoposte a detti controlli deve essere pari almeno al 10 %, comprese le persone sulle quali l'operatore nutre sospetti; oppure

c) controllo radiogeno ad alta definizione mediante TIP (Threat Image Projection). Soltanto i bagagli su cui l'operatore nutre sospetti devono essere ispezionati manualmente, ma tale ispezione può essere supportata dall'utilizzo di un rivelatore di tracce.

2. Il bagaglio a mano delle persone di cui al punto 4.1, paragrafo 3, può essere sottoposto a procedure di controllo speciali o esentato dal controllo.

4.4. **Controllo sui diplomatici**

Ferme restando le disposizioni della convenzione di Vienna sulle relazioni diplomatiche, i diplomatici e altre persone privilegiate, nonché il loro bagaglio personale — ad eccezione delle «valige diplomatiche» — devono essere sottoposti a controllo per motivi di sicurezza. Il personale del vettore aereo responsabile della presa in consegna delle valige diplomatiche deve accertarsi che queste siano state effettivamente spedite da funzionari debitamente abilitati delle missioni in questione. I corrieri diplomatici e il loro bagaglio personale non sono esentati dai controlli.

5. **BAGAGLIO DA STIVA**

5.1. **Controllo di concordanza**

1. Il bagaglio da stiva non è caricato a bordo dell'aeromobile se non sono state adottate le seguenti misure:

   a) il bagaglio da stiva deve essere munito di un contrassegno esterno adeguato che consenta di identificarlo con il rispettivo passeggero;

   b) il passeggero a cui appartiene il bagaglio deve essere registrato per il volo sul quale il bagaglio deve essere trasportato;

   c) prima di essere caricato a bordo, il bagaglio da stiva deve essere tenuto in un'area dell'aeroporto il cui accesso è riservato esclusivamente al personale autorizzato;

   d) tutti i bagagli presi in custodia da un vettore aereo per essere trasportati nella stiva di un aeromobile devono essere muniti di un contrassegno che specifichi se si tratta di bagagli accompagnati o non accompagnati. Tale contrassegno può essere apposto manualmente o mediante una procedura automatizzata.

2. Devono essere prese misure volte a garantire che un bagaglio dato in custodia a un vettore aereo da un passeggero che si è registrato per un volo ma non si trova a bordo, venga rimosso dall'aeromobile e non sia trasportato con detto volo.

3. Deve essere redatto un manifesto di carico del bagaglio da stiva, o altro atto avente valore di prova, che confermi l'identificazione e il controllo del bagaglio da stiva non accompagnato.

5.2. **Controllo del bagaglio da stiva**

1. Bagaglio da stiva accompagnato. Tutti i bagagli da stiva accompagnati (sia originanti che in transito, che non siano stati precedentemente sottoposti a controllo secondo le norme fissate nel presente allegato) sono controllati prima di essere caricati a bordo dell'aeromobile secondo una delle seguenti modalità:

   a) ispezione manuale, oppure

   b) controllo radiogeno convenzionale; almeno il 10 % dei bagagli così controllati deve essere sottoposto anche:

      i) a ispezione manuale, oppure

      ii) a controllo mediante EDS o EDDS o PEDS, oppure

      iii) a controllo radiogeno convenzionale, che consenta l'esame di ogni bagaglio da due diverse angolature da parte dello stesso operatore presso la stessa postazione di controllo, oppure

   c) controllo radiogeno convenzionale mediante TIP, oppure

   d) controllo mediante EDS o EDDS, oppure

   e) controllo mediante PEDS, oppure

   f) applicazione di rivelatore di tracce a bagaglio aperto.

2. Bagaglio da stiva non accompagnato. Tutti i bagagli da stiva non accompagnati, sia originanti che in transito, sono controllati prima di essere caricati a bordo dell'aeromobile secondo una delle seguenti modalità:

   a) EDS, oppure

   b) un PEDS a più livelli che, al livello 2, consenta agli operatori di vedere le immagini di tutti i bagagli, oppure

   c) controllo radiogeno convenzionale, che consenta l'esame di ogni bagaglio da due diverse angolature da parte dello stesso operatore presso la stessa postazione di controllo, oppure

   d) ispezione manuale supportata dall'applicazione di un rivelatore di tracce a bagaglio aperto,

   a meno che il bagaglio non accompagnato, precedentemente sottoposto a controllo secondo le norme fissate nel presente allegato, sia stato separato dal rispettivo passeggero per motivi indipendenti dalla sua volontà e sia stato preso in consegna dal vettore aereo.

5.3. **Protezione dei bagagli da stiva**

Il bagaglio da stiva destinato ad essere trasportato a bordo di un aeromobile deve essere protetto contro qualsiasi manomissione non autorizzata dal momento della registrazione fino alla partenza dell'aeromobile sul quale deve essere trasportato. A tal fine sono adottate le seguenti misure di protezione:

a) prima di essere caricato, il bagaglio da stiva è tenuto nell'area trattamento bagaglio o in altra area di deposito dell'aeroporto, il cui accesso è riservato esclusivamente al personale autorizzato.

b) Qualsiasi persona che entri in un'area trattamento bagagli o in un'area di deposito senza autorizzazione è fermata e accompagnata fuori dall'area.

c) I bagagli da stiva e in transito non sono lasciati incustoditi sulla rampa o sottobordo prima di essere caricati sull'aeromobile.

d) I bagagli in transito bordo a bordo non sono lasciati incustoditi sulla rampa o sottobordo prima di essere caricati sull'aeromobile.

e) L'accesso agli uffici bagagli smarriti situati nel terminale è limitato, allo scopo di impedire l'accesso illecito a bagagli e materiali.

6. MERCI, CORRIERE ESPRESSO E COLLI ESPRESSI

6.1. **Ambito di applicazione**

Tutte le merci, il corriere espresso e i colli espressi destinati a essere trasportati da aeromobili passeggeri e aeromobili cargo devono essere sottoposti ai controlli di sicurezza di seguito specificati prima di essere imbarcati sull'aeromobile.

6.2. **Qualifiche dell'agente regolamentato**

Gli agenti regolamentati sono:

a) designati, approvati o elencati dall'autorità competente;

b) soggetti a specifici obblighi.

6.3. **Controlli di sicurezza**

1. Le merci, il corriere espresso e i colli espressi sono trasportati per via aerea solo a condizione che siano stati effettuati i seguenti controlli di sicurezza:

   a) l'accettazione, il trattamento e la movimentazione delle merci sono effettuati da personale adeguatamente assunto e formato;

   b) le merci sono:

      i) ispezionate manualmente o controllate fisicamente; oppure

      ii) controllate mediante dispositivo a raggi X; oppure

      iii) sottoposte ad una camera di simulazione; oppure

      iv) controllate con altri mezzi, sia tecnici che biosensoriali (ad esempio sniffers, rivelatori di tracce, unità cinofile addestrate per la rilevazione di esplosivi, ecc.),

   al fine di garantire in modo ragionevole che le merci non contengano nessuno degli articoli vietati di cui ai punti iv) e v) dell'appendice, a meno che siano stati dichiarati e debitamente assoggettati alle misure di sicurezza applicabili.

   Qualora, in considerazione della natura delle merci, non possa farsi ricorso a nessuno dei mezzi e metodi per il controllo di sicurezza sopra descritti, la competente autorità può definire un periodo di deposito.

2. Una volta che i controlli di sicurezza sono stati eseguiti, inclusi quelli sulle merci ricevute da un mittente conosciuto, all'interno o all'esterno dell'area aeroportuale, il carico deve essere mantenuto in condizioni di sterilità fino all'imbarco sull'aeromobile e alla partenza di quest'ultimo.

3. I controlli di sicurezza di cui al paragrafo 1 non sono obbligatori per:

a) le merci ricevute da un mittente conosciuto;

b) le merci trasbordate;

c) le merci le cui origini e condizioni di trattamento garantiscono l'assenza di minacce per la sicurezza;

d) le merci soggette a prescrizioni regolamentari che dispongono un livello adeguato di protezione della sicurezza.

6.4. **Requisiti del mittente conosciuto**

Un agente regolamentato o un vettore aereo può riconoscere a un mittente la qualità di mittente conosciuto soltanto:

a) stabilendo e registrando l'identità e l'indirizzo del mittente e dell'agente autorizzato ad effettuare consegne per suo conto;

b) chiedendo al mittente di dichiarare che:

i) prepara le spedizioni in locali sicuri;

ii) impiega personale di fiducia per la preparazione delle spedizioni;

iii) protegge le spedizioni da interferenze non autorizzate durante la preparazione, il deposito e il trasporto;

c) chiedendo al mittente di:

i) certificare per iscritto che la spedizione non contiene nessuno degli articoli vietati di cui ai punti iv) e v) dell'appendice;

ii) accettare che l'imballaggio e il contenuto della spedizione siano esaminati per motivi di sicurezza.

6.5. **Trasporto con aeromobile cargo**

Qualora sia possibile stabilire con certezza che la spedizione è destinata esclusivamente al trasporto con aeromobile cargo, i criteri di cui al precedente punto 6.4 non sono obbligatori, a condizione che il mittente conosciuto:

a) abbia un indirizzo professionale confermato bona fide;

b) abbia in precedenza effettuato spedizioni con l'agente regolamentato o il vettore aereo;

c) intrattenga rapporti commerciali abituali con l'agente regolamentato o il vettore aereo;

d) assicuri che tutte le consegne sono protette contro qualsiasi accesso non autorizzato fino a che sono prese in custodia dal vettore aereo.

6.6. **Merce trasbordata**

La merce trasbordata che arriva per via aerea non è soggetta all'obbligo dei controlli di sicurezza di cui al punto 6.3, paragrafo 1, a condizione che venga protetta da interferenze non autorizzate al punto di transito. Le merci trasbordate che arrivano per altra via, ad esempio su strada o per ferrovia, e che non sono state sottoposte a controlli di sicurezza nel luogo di partenza o durante il trasporto devono essere sottoposte al controllo ai sensi del punto 6.3, paragrafo 1, lettera b), e protette contro qualsiasi interferenza non autorizzata.

7. **POSTA**

7.1. **Ambito di applicazione**

La posta trasportata su aeromobili passeggeri, cargo o postali deve essere sottoposta a controlli di sicurezza prima di essere imbarcata sull'aeromobile.

7.2. **Qualifiche richieste all'autorità o all'amministrazione postale regolamentata**

Qualsiasi autorità o amministrazione postale regolamentata che affida a un vettore aereo la posta da trasportare deve soddisfare i seguenti criteri minimi:

a) essere designata, autorizzata o elencata dalla competente autorità;

b) adempiere gli obblighi nei confronti dei vettori aerei di eseguire i controlli di sicurezza richiesti;

c) impiegare personale adeguatamente assunto e formato;

d) proteggere la posta in sua custodia contro qualsiasi interferenza non autorizzata.

7.3. **Controlli di sicurezza**

1. Posta urgente. La posta urgente (da recapitare al destinatario entro 48 ore) è trasportata per via aerea solo dopo l'espletamento dei seguenti controlli di sicurezza:

   a) l'accettazione, il trattamento e lo smistamento della posta sono effettuati da personale adeguatamente assunto e formato;

   b) la posta è:

      i) ispezionata manualmente o controllata fisicamente; oppure

      ii) esaminata mediante dispositivo a raggi X; oppure

      iii) sottoposta ad una camera di simulazione; oppure

      iv) controllata con altri mezzi, sia procedurali che tecnici o biosensoriali (sniffers, rivelatori di tracce, unità cinofile per la rilevazione di esplosivi, ecc.);

      al fine di garantire ragionevolmente che la posta non contenga nessuno articolo vietato;

   c) i particolari del volo e la rotta dell'aeromobile sul quale è imbarcata la posta restano riservati.

2. Altra posta. La posta non urgente può essere trasportata per via aerea purché siano state applicate le misure di cui al punto 1, lettere a) e b). I controlli di sicurezza di cui al punto 1, lettera b), possono essere effettuati a campione.

3. I controlli di sicurezza di cui al punto 1, lettera b), non sono obbligatori per:

   a) la posta ricevuta da un mittente conosciuto;

   b) le lettere al di sotto di un determinato peso o spessore;

   c) le spedizioni bona fide di materiali di salvataggio;

   d) i beni di valore elevato che sono stati sottoposti ad un controllo di sicurezza almeno equivalente a quello specificato al punto 1, lettera b);

   e) la posta che è trasportata sui voli postali tra gli aeroporti comunitari; e

   f) la posta trasbordata.

7.4. **Criteri relativi al mittente conosciuto**

L'autorità o l'amministrazione postale regolamentata può riconoscere a un mittente la qualità di mittente conosciuto soltanto se:

a) determina e registra l'identità e l'indirizzo del mittente e dell'agente autorizzato a eseguire consegne in suo nome;

b) richiede al mittente una dichiarazione con la quale egli si impegna a proteggere le consegne contro qualsiasi interferenza non autorizzata durante la preparazione, il deposito e il trasporto; e

c) richiede al mittente:

i) di certificare per iscritto che la posta da consegnare non contiene nessuno degli articoli vietati elencati ai punti iv) e v) dell'appendice;

ii) di accettare che l'imballaggio e il contenuto della posta da consegnare possano essere sottoposti ai controlli di sicurezza descritti al punto 7.3.

7.5. **Posta trasbordata**

La posta trasbordata che arriva per via aerea non è soggetta all'obbligo dei controlli di sicurezza di cui al punto 7.3, a condizione che venga protetta contro interferenze non autorizzate al punto di transito. La posta trasbordata che arriva per altra via, ad esempio su strada o per ferrovia, e che non è stata sottoposta a controlli di sicurezza nel luogo di partenza o durante il trasporto deve essere sottoposta a controllo in conformità del punto 7.3, paragrafo 1, e protetta contro le interferenze non autorizzate.

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

8.1. **Ambito di applicazione**

La posta e il materiale del vettore aereo trasportati sui suoi aeromobili sono sottoposti a controlli di sicurezza prima di essere caricati a bordo.

8.2. **Definizioni**

Per posta e materiale si intendono le spedizioni interne di corrispondenza e materiali, quali (elenco non esaustivo) documenti, provviste, pezzi di ricambio per la manutenzione, forniture per il vettovagliamento e la pulizia e altri articoli, da recapitare alla propria organizzazione o a un'organizzazione appaltatrice per uso nell'ambito delle operazioni del vettore.

8.3. **Controlli di sicurezza**

Tutte le spedizioni di posta «co-mail» e di materiale «co-mat» di un vettore aereo sono soggette alle seguenti misure:

a) devono subire controlli di sicurezza volti ad accertare che nessun articolo vietato sia stato introdotto in spedizioni del vettore;

b) non devono essere lasciate incustodite prima di essere caricate a bordo.

9. **PROVVISTE E FORNITURE PER IL VETTOVAGLIAMENTO DI BORDO**

9.1. **Ambito di applicazione**

Le provviste e le forniture per il vettovagliamento di bordo sono sottoposte ai controlli di sicurezza per impedire che siano imbarcati sull'aeromobile articoli vietati.

9.2. **Controlli di sicurezza**

1. Le imprese fornitrici di provviste e forniture per il vettovagliamento di bordo devono adottare i controlli di sicurezza necessari a impedire che articoli vietati vengano introdotti in tali provviste e forniture destinate ad essere portate a bordo degli aeromobili. Tali misure sono le seguenti:

a) la nomina di un funzionario addetto alla sicurezza, responsabile dell'applicazione e della sorveglianza delle misure di sicurezza nell'impresa;

b) nell'assumere il personale deve essere richiesto un elevato grado di affidabilità;

c) tutto il personale che ha accesso alle aree sterili deve subire un controllo dei precedenti personali e attenersi alle istruzioni di sicurezza diramate dall'autorità aeroportuale;

d) l'impresa deve impedire l'accesso non autorizzato alle proprie strutture e forniture;

e) se è situata fuori dell'area aeroportuale, l'impresa deve provvedere affinché tutte le forniture vengano trasportate all'aeromobile in veicoli chiusi o sigillati;

f) l'impresa deve provvedere affinché il trattamento e la movimentazione delle provviste e delle forniture vengano effettuati da personale adeguatamente assunto e formato.

2. Dopo la consegna, le provviste e le forniture devono essere sottoposte a controlli a campione.

3. Le provviste e le forniture provenienti da un'impresa che non è stata sottoposta alle misure di cui al precedente paragrafo 1 non possono essere imbarcate su un aeromobile.

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

10.1. **Ambito di applicazione**

Devono essere adottate dai vettori aerei e dalle imprese di pulizia misure per assicurare che il materiale e le forniture per la pulizia, imbarcati sull'aeromobile non contengano nessun articolo vietato che possa compromettere la sicurezza dell'aeromobile.

10.2. **Controlli di sicurezza**

1. Le imprese fornitrici di servizi di pulizia, di materiale e di forniture per la pulizia devono adottare le misure di sicurezza necessarie a impedire che articoli vietati vengano introdotti nelle forniture per la pulizia destinate ad essere imbarcate.

   Devono essere adottate le seguenti misure di sicurezza:

   a) la nomina di un funzionario addetto alla sicurezza, responsabile dell'applicazione e della sorveglianza delle misure di sicurezza nell'impresa;

   b) nell'assumere il personale deve essere richiesto un elevato grado di affidabilità;

   c) tutto il personale che ha accesso alle aree sterili deve subire un controllo dei precedenti personali e attenersi alle istruzioni diramate dall'autorità aeroportuale;

   d) l'impresa deve impedire l'accesso non autorizzato alle proprie strutture;

   e) se è situata fuori dell'area aeroportuale, l'impresa deve provvedere affinché le forniture destinate alla pulizia a bordo vengano trasportate all'aeromobile in veicoli chiusi o sigillati;

   f) l'impresa deve provvedere affinché il trattamento e la movimentazione del materiale per la pulizia a bordo vengano effettuati da personale adeguatamente assunto e formato;

   g) il controllo del materiale per la pulizia deve svolgersi prima dell'invio delle forniture verso altre destinazioni, mediante «co-mat».

2. Dopo la consegna, il materiale destinato alla pulizia di bordo deve essere sottoposto a controlli a campione.

3. Le forniture provenienti da un'impresa che non osserva le misure di controllo di sicurezza di cui al paragrafo 1 non possono essere imbarcate su un aeromobile.

11. **AVIAZIONE GENERALE**

11.1. **Controlli di sicurezza**

1. Negli aeroporti, gli aeromobili dell'aviazione generale non devono essere parcheggiati nelle vicinanze immediate di aeromobili che effettuano voli commerciali, per evitare violazioni nelle misure di sicurezza applicate a tali aeromobili e ai relativi bagagli, merci e posta.

2. Devono essere prese disposizioni per separare i passeggeri che hanno subito un controllo di sicurezza e che si imbarcano su voli commerciali dagli occupanti degli aeromobili dell'aviazione generale, in base ai seguenti criteri:

   a) nei grandi aeroporti si devono introdurre disposizioni materiali e/o controlli di sicurezza per garantire la separazione fra i passeggeri che partono e arrivano a bordo di aeromobili dell'aviazione generale e gli altri passeggeri che hanno già subito un controllo di sicurezza;

b) se possibile, i passeggeri che partono e arrivano a bordo di aeromobili dell'aviazione generale devono passare per un terminale separato, destinato all'aviazione generale e, quando si imbarcano o sbarcano su un piazzale, devono essere separati dagli altri passeggeri che hanno già subito un controllo di sicurezza o essere trasportati in un autobus o autoveicolo speciale, o essere soggetti a una sorveglianza continua;

c) se non esiste un terminale separato, i passeggeri degli aeromobili dell'aviazione generale devono:

i) passare per una zona separata del terminale ed essere scortati o trasportati mediante autobus o altro autoveicolo dal o al loro aeromobile sul piazzale; oppure

ii) essere sottoposti ad un controllo di sicurezza prima di entrare nell'area sterile quando il passaggio attraverso le aree sterili del terminale è inevitabile; oppure

iii) essere sottoposti ad altri controlli di sicurezza di efficacia equivalente, in funzione delle circostanze locali.

12. **ASSUNZIONE E FORMAZIONE DEL PERSONALE**

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

Ciascuna autorità competente sviluppa e attua un programma nazionale di formazione alla sicurezza aerea per far sì che equipaggi e personale di terra possano mettere in atto i requisiti di sicurezza aerea e rispondere ad atti di interferenza illecita.

12.2. **Personale di sicurezza**

1. Il programma nazionale di formazione alla sicurezza aerea dovrebbe comprendere la selezione, le qualifiche, la formazione, la certificazione e la motivazione del personale di sicurezza. Le persone il cui contratto di lavoro prevede, in tutto o in parte, compiti di sicurezza devono soddisfare i seguenti requisiti, specificati dall'autorità competente:

a) i funzionari che elaborano e svolgono la formazione alla sicurezza per il personale di sicurezza, per il personale del vettore aereo e per il personale di terra devono essere in possesso delle necessarie certificazioni, conoscenze ed esperienze comprendenti almeno:

i) lunga esperienza in operazioni relative alla sicurezza aerea;

ii) certificazione autorizzata dalla competente autorità nazionale, o altra autorizzazione rilasciata dalla competente autorità nazionale;

iii) conoscenze necessarie nei seguenti campi:

1) sistemi di sicurezza e controllo dell'accesso;

2) sicurezza al suolo e in volo;

3) controlli prima dell'imbarco;

4) sicurezza dei bagagli e delle merci;

5) sicurezza e ispezione degli aeromobili;

6) armi e altri articoli vietati;

7) problematica del terrorismo; e

8) altri settori e misure relativi alla sicurezza che siano considerati adeguati per migliorare la sensibilizzazione alla sicurezza;

b) i funzionari e gli istruttori addetti e responsabili in materia di formazione alla sicurezza per il personale di sicurezza e per il personale di terra devono seguire corsi annuali di formazione permanente in materia di sicurezza aerea e degli ultimi sviluppi in tal campo.

2. *Formazione del personale di sicurezza*

Il personale di sicurezza deve seguire una formazione allo scopo di adempiere le mansioni che gli saranno assegnate, comprendente, tra l'altro, i seguenti settori:

1) tecnologia e tecniche del controllo;

2) operazioni alle postazioni di controllo;

3) tecniche di ispezione sul bagaglio a mano e sul bagaglio da stiva;

4) sistemi di sicurezza e controllo dell'accesso;

5) controlli prima dell'imbarco;

6) sicurezza dei bagagli e delle merci;

7) sicurezza e ispezione degli aeromobili;

8) armi e altri oggetti sottoposti a restrizioni;

9) problematica del terrorismo; e

10) altri settori e misure relativi alla sicurezza che siano considerati adeguati per migliorare la sensibilizzazione alla sicurezza.

L'ambito della formazione può essere ampliato, fatti salvi le esigenze in materia di sicurezza aerea e gli sviluppi tecnologici. Il periodo di formazione iniziale del personale addetto al controllo non è inferiore a quello indicato nella raccomandazione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

3. *Certificazione del personale di sicurezza*

Il personale addetto al controllo di sicurezza deve essere autorizzato o certificato dalla competente autorità nazionale.

4. *Motivazione del personale di sicurezza*

Devono essere promosse iniziative adeguate per garantire che il personale di sicurezza venga fortemente motivato allo scopo di adempiere le proprie mansioni con la massima efficienza.

12.3. **Altro personale**

Per il personale aereoportuale, il personale di terra e di volo dei vettori aerei deve essere attuato un programma di formazione e sensibilizzazione, iniziale e permanente, in materia di sicurezza. La formazione deve contribuire a creare una più elevata sensibilizzazione alla sicurezza e a migliorare i sistemi di sicurezza esistenti. Esso comprende gli elementi seguenti:

1) sistemi di sicurezza e controllo dell'accesso;

2) sicurezza al suolo e in volo;

3) controlli prima dell'imbarco;

4) sicurezza dei bagagli e delle merci;

5) sicurezza e ispezione degli aeromobili;

6) armi e altri articoli vietati;

7) problematica del terrorismo; e

8) altri settori e misure relativi alla sicurezza che siano considerati adeguati per migliorare la sensibilizzazione alla sicurezza.

Il corso di formazione sulla sicurezza per tutto il personale aereoportuale e per il personale di terra dei vettori aerei avente accesso ad aree sterili sarà concepito per una durata minima di 3 ore di corso teorico e di 1 ora di corso pratico.

13. **LINEE GUIDA PER LE APPARECCHIATURE**

Le apparecchiature utilizzate ai fini della sicurezza aerea devono essere autorizzate dalle competenti autorità ed essere conformi alle linee guida indicate in questo capitolo.

13.1. **Apparecchiature per la rivelazione dei metalli**

1. *Portali magnetici per la rivelazione dei metalli*

I portali per la rivelazione dei metalli, utilizzati per il controllo dei passeggeri negli aeroporti, devono soddisfare i seguenti requisiti:

a) sicurezza:

i) l'apparecchio deve essere capace di rivelare, in tutte le condizioni prevedibili, i più piccoli oggetti di metalli diversi, con una maggiore sensibilità per i metalli ferrosi;

ii) l'apparecchio deve essere capace di rivelare oggetti metallici indipendentemente dal loro orientamento e dal loro posizionamento all'interno della struttura;

iii) la sensibilità dell'apparecchio deve essere la più uniforme possibile all'interno dell'intera struttura, deve restare stabile e deve essere verificata periodicamente;

b) requisiti di funzionamento:

il funzionamento dell'apparecchio non deve essere influenzato dall'ambiente in cui si trova;

c) allarme:

la rivelazione dei metalli deve essere indicata automaticamente, senza lasciare all'operatore alcuna possibilità di valutazione discrezionale (sistemi di indicazione go/no go);

d) controlli:

i) l'apparecchio deve avere la possibilità di essere regolato affinché tutti i requisiti in materia di rivelazione possano essere soddisfatti; compreso il volume dell'allarme;

ii) i comandi per regolare i livelli di rivelazione devono essere progettati in modo da impedire l'accesso non autorizzato. Le regolazioni devono essere indicate chiaramente;

e) taratura:

le procedure di taratura non devono essere accessibili a persone non autorizzate.

2. *Rivelatori manuali di metalli*

I rivelatori manuali utilizzati per il controllo dei passeggeri devono soddisfare i seguenti requisiti:

a) l'apparecchio deve essere in grado di rivelare quantità molto piccole di metallo senza essere in contatto diretto con l'oggetto, in tutte le condizioni prevedibili;

b) l'apparecchio deve essere in grado di rivelare la presenza di metalli ferrosi e di metalli non ferrosi;

c) la bobina del rivelatore deve essere progettata in modo da mettere agevolmente in evidenza la posizione del metallo rilevato;

d) l'apparecchio deve essere provvisto di indicatori di allarme sonoro e/o visivo.

13.2. **Norme e procedure di prova per gli apparecchi a raggi X**

1. *Ambito di applicazione*

a) Apparecchiature

I presenti requisiti e linee guida per gli apparecchi a raggi X per la sicurezza si applicano a tutti gli apparecchi a raggi X che producono un'immagine che l'operatore deve interpretare. Sono compresi i raggi X convenzionali e i sistemi EDS/EDDS utilizzati in modo indicativo.

b) Oggetti

Parimenti, i presenti requisiti e linee guida per gli apparecchi a raggi X per la sicurezza sono applicabili a qualunque oggetto che venga sottoposto al loro esame, di qualsiasi tipo o dimensioni. Tutti gli oggetti destinati ad essere imbarcati su un aeromobile che devono essere esaminati ai raggi X devono subire un controllo secondo le stesse norme.

2. *Requisiti di rendimento*

a) Sicurezza

L'apparecchio a raggi X deve assicurare la rivelazione necessaria, misurata in risoluzione, penetrazione e separazione, per impedire che vengano imbarcati in un aeromobile gli articoli vietati.

b) Prove

Il rendimento dell'apparecchio viene valutato con l'ausilio di adeguate procedure di prova.

c) Requisiti di funzionamento

L'apparecchio a raggi X deve mostrare un'immagine completa di qualsiasi oggetto entri nel tunnel. Non è ammesso il taglio degli angoli.

La distorsione dell'oggetto mostrato deve essere mantenuta al minimo.

Il nastro trasportatore dell'apparecchio deve essere dotato di marcature che indicano il punto in cui devono essere posizionati i bagagli per ottenere immagini ottimali.

Regolazione del contrasto: l'apparecchio a raggi X deve essere in grado di evidenziare diversi livelli di grigio (scansione di una gamma più ridotta).

L'immagine di una qualsiasi parte dell'oggetto esaminato ai raggi X deve essere presentata sullo schermo per almeno 5 secondi. Inoltre, l'operatore deve avere la possibilità di bloccare il nastro trasportatore e di invertire il senso di marcia se si rivela necessario un esame supplementare.

Dimensione dello schermo: il monitor deve essere di dimensioni sufficienti per il conforto dell'operatore (in genere 14 pollici o superiore).

Caratteristiche dello schermo: lo schermo deve essere esente da sfarfallio e deve avere una risoluzione di almeno 800 linee (in genere 1 024 × 1 024 pixel, cioè deve essere ad alta risoluzione)

Se vengono utilizzati due monitor, uno dei due deve essere monocromo.

L'apparecchio a raggi X deve evidenziare i materiali che non riesce a penetrare.

L'apparecchio deve essere in grado di evidenziare distintamente i materiali organici ed inorganici.

Il sistema deve essere in grado di segnalare automaticamente gli oggetti pericolosi per facilitare il lavoro dell'operatore.

3. *Manutenzione*

Non è ammessa alcuna modifica non autorizzata, comprese le operazioni di manutenzione e riparazione. Non è ammessa nessuna modifica dell'hardware o del software dell'apparecchio senza avere accertato che tale intervento non compromette la qualità dell'immagine.

La composizione del materiale del nastro trasportatore non può essere modificata senza avere verificato che non ne risulti un'alterazione della qualità dell'immagine.

Se è previsto un accesso via modem a scopo di manutenzione o di potenziamento delle prestazioni, tale accesso deve essere controllato e sorvegliato.

Appendice

Linee guida per la classificazione degli articoli vietati

Le presenti linee guida forniscono indicazioni circa le diverse forme di armi e oggetti sottoposti a restrizioni; tuttavia, sarà il buon senso a decidere se un determinato oggetto possa prestarsi ad essere utilizzato come arma.

i) Armi da fuoco: qualsiasi arma che permetta di sparare un proiettile mediante carica esplosiva o aria o gas compressi; comprese le pistole lanciarazzi e le pistole per starter.

ii) Coltelli e strumenti taglienti: comprese spade, sciabole, cutter, coltelli da caccia, coltelli ricordo, accessori delle arti marziali, utensili e attrezzi da lavoro e tutti i coltelli muniti di una lama di lunghezza pari o superiore a 6 cm e/o coltelli proibiti dalla normativa locale.

iii) Oggetti contundenti: manganelli, sfollagente, mazze da baseball e strumenti simili.

iv) Esplosivi/munizioni/liquidi infiammabili/materiali corrosivi: qualsiasi componente esplosivo o incendiario che possa, da solo o in combinazione con altri oggetti o materiali, provocare un incendio o un'esplosione. Rientrano in questa categoria i materiali esplosivi e detonanti, gli articoli pirotecnici, la benzina e gli altri liquidi infiammabili, le munizioni, ecc. e qualsiasi combinazione di questi materiali. Sono altresì compresi i materiali corrosivi o tossici, compresi i gas compressi e non compressi.

v) Articoli atti a neutralizzare o paralizzare: tutti i gas lacrimogeni, il MACE ed altri prodotti chimici e gassosi contenuti in pistole, bombole o qualsiasi altro contenitore, nonché altri articoli capaci di produrre effetti neutralizzanti, come apparecchi elettronici ad effetto paralizzante o neutralizzante mediante scarica elettrica.

vi) Altri articoli quali piccozze da ghiaccio e da alpinismo, rasoi a lama, forbici lunghe, che non sono in genere considerati armi mortali o pericolose, ma che possono comunque essere utilizzati come arma, nonché le armi e le bombe a mano giocattolo e le riproduzioni (dummies) di armi e bombe a mano.

vii) Articoli di qualsiasi genere che possano destare il ragionevole sospetto di poter essere utilizzati per simulare un'arma mortale; tali articoli includono, tra l'altro, gli oggetti che assomigliano a meccanismi esplosivi o altri oggetti che possano avere l'aspetto di un'arma o di un altro oggetto pericoloso.

viii) Articoli e sostanze per attacco chimico/biologico

Le possibilità di attacco chimico/biologico comprendono l'utilizzazione di agenti chimici o biologici per commettere atti illeciti. L'elenco di tali sostanze chimiche/biologiche vietate comprende, fra l'altro, le seguenti sostanze: mostarde solforose, vx., cloro, sarin, cianuro idrogenato, antrace, botulino, vaiolo, tularemia e v.h.f. (viral haemorrhagic fever).

Gli articoli che comportano sostanze di evidente o sospetta natura chimica/biologica devono essere immediatamente segnalati alle autorità aeroportuali, alla polizia, alle autorità militari o altre competenti autorità ed essere isolati dalle aree del terminal aperte al pubblico.

MOTIVAZIONI DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 12 ottobre 2001 la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile. Tale proposta si basa sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.

Il Parlamento europeo ha formulato il suo parere in prima lettura nella sessione del 29 novembre 2001.

Il Comitato economico e sociale ha espresso il suo parere il 28 novembre 2001.

Il Comitato delle regioni ha preso posizione il 23 novembre 2001.

Il Consiglio ha adottato la sua posizione comune il 28 gennaio 2002, conformemente alla procedura prevista all'articolo 251 del trattato.

II. QUADRO DI RIFERIMENTO

La proposta della Commissione si inserisce nel quadro del piano per la lotta contro il terrorismo, definito dal Consiglio europeo nella sua riunione straordinaria del 21 settembre 2001. Con la stesura di tale piano l'Unione europea ha reagito agli attentati terroristici commessi negli Stati Uniti l'11 settembre 2001.

III. OBIETTIVI

La proposta è volta a:

— rafforzare la fiducia nei trasporti aerei in Europa,

— garantire in qualsiasi momento nell'aviazione civile la tutela dei cittadini della Comunità europea, impedendo gli atti di interferenza illecita,

— adottare norme fondamentali comuni basate sulle raccomandazioni del Documento 30 della CEAC (Commissione europea per l'aviazione civile),

— consentire ad ogni Stato membro di adottare un programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile, e designare un'autorità competente unica incaricata di coordinare tali programmi nonché istituire un adeguato controllo della qualità e predisporre l'organizzazione delle ispezioni sorvegliate dalla Commissione,

— offrire una base per l'interpretazione comune delle pertinenti disposizioni della convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, e in particolare del suo allegato 17.

Per raggiungere tali obiettivi il testo del regolamento si avvale dei seguenti mezzi:

— la definizione di norme fondamentali comuni applicabili alle misure di sicurezza aerea,

— la creazione di adeguati meccanismi di controllo della conformità.

IV. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Osservazioni generali

La posizione comune contiene, nell'allegato, le norme fondamentali comuni applicabili alle misure di sicurezza aerea. Nella proposta della Commissione tali norme erano simili a quelle che figurano nel Documento 30 della CEAC ed era previsto che potessero successivamente essere adattate alle attuali necessità della Comunità, applicando una procedura di comitato.

Secondo il Consiglio una tale procedura comporterebbe un notevole ritardo nell'adozione delle misure attualmente necessarie. Ha pertanto incaricato il gruppo ad hoc multidisciplinare, creato in seguito al Consiglio straordinario del 14 settembre 2001, di adattare già tali norme alle attuali necessità.

Osservazioni specifiche: principali modifiche apportate alla proposta della Commissione

a) Riguardo ai programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile (articolo 5)

Il Consiglio ha sostanzialmente chiarito questa disposizione. Esso ha in particolare previsto la creazione di programmi nazionali di controllo della qualità in materia di sicurezza dell'aviazione civile, aventi lo scopo di garantire un maggiore controllo dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile.

b) Riguardo alle misure più severe (articolo 6)

Il Consiglio ha modificato tale disposizione eliminando la possibilità, per la Commissione di decidere la revoca delle misure considerate discriminatorie o inutilmente restrittive.

Il Consiglio ha ritenuto che il trattato già preveda disposizioni adeguate che consentono alla Commissione di sorvegliare, alla luce dei principi del trattato, gli atti adottati dagli Stati membri. Non è pertanto necessario introdurre nel regolamento disposizioni specifiche al riguardo. Tale modifica è del resto conforme all'auspicio espresso dal Parlamento europeo.

c) Riguardo alla diffusione delle informazioni (articolo 8)

Il Consiglio ha introdotto questa nuova disposizione intesa a garantire un equilibrio tra il diritto del pubblico ad accedere alle informazioni, da una parte, e la necessità di tutelare la riservatezza di alcune misure sensibili, dall'altra.

d) Riguardo alle sanzioni (articolo 11)

Il Consiglio ha introdotto questa nuova disposizione, secondo la quale le sanzioni in caso di violazione delle disposizioni del regolamento devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

e) Riguardo all'entrata in vigore (articolo 12)

Il Consiglio ha ritenuto opportuno prevedere che alcune disposizioni dell'allegato entrino in vigore il 31 dicembre di quest'anno, conformemente alla richiesta in tal senso del Parlamento europeo.

V. POSIZIONE DEL CONSIGLIO SUGLI EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

Il Consiglio ha incorporato nella propria posizione comune, integralmente o nello spirito, gli emendamenti n. 21, 4, 5, 7, 13 (prima parte) e 14.

Gli emendamenti n. 1, 2, 3, 22, 10, 19 e 13 (seconda parte), richiedono che i poteri pubblici finanzino, almeno in un primo tempo, il costo di determinate misure di sicurezza supplementari, come quelle previste dal regolamento. In questa fase, il Consiglio non ha ritenuto opportuno accettare tali emendamenti, in quanto l'adozione di una posizione da parte sua potrebbe pregiudicare il dibattito più generale attualmente in corso a livello comunitario relativamente alla tariffazione dei mezzi di trasporto.

L'emendamento n. 8 non è stato accettato poiché il Consiglio ritiene che per una corretta ed efficace esecuzione delle ispezioni lo Stato membro in questione debba essere informato per tempo prima dell'ispezione.

L'emendamento n. 20 non è stato accettato in quanto si reputa che tale emendamento trascenda il campo di applicazione del regolamento, descritto nell'articolo 1, paragrafo 1.