COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.9.2005
COM(2005) 429 definitivo

2005/0191 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Ragioni e obiettivi della proposta**

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile è in vigore dal gennaio 2003. Dall'esperienza acquisita nel corso delle ispezioni della Commissione e dell'applicazione giornaliera del regolamento negli Stati membri si è potuto constatare che la rapida trasformazione di raccomandazioni non vincolanti formulate dagli Stati membri in uno strumento giuridico vincolante ha creato numerosi problemi, dovuti sostanzialmente alla rapidità con la quale il regolamento è stato formulato e adottato dopo l'11 settembre 2001. Tali problemi incidono ora sull'applicazione del regolamento in maniera più concreta.

È pertanto opportuno sostituire il regolamento, al fine di chiarire, semplificare e armonizzare di più le disposizioni giuridiche per rafforzare la sicurezza globale dell'aviazione civile. Il nuovo regolamento quadro dovrebbe istituire solo i principi di base degli interventi necessari per tutelare l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, mentre gli strumenti di attuazione dovrebbero definire le modalità tecniche e procedurali per conseguire tale obiettivo.

La Commissione ritiene che un nuovo regolamento sia un caso evidente e un ottimo esempio di cosa significhi una "migliore regolamentazione".

- **Contesto generale**

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 è il frutto dei terribili attentati dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, quando quattro aerei passeggeri sono stati dirottati con conseguenze atroci. In tempi stretti è stata pertanto formulata una proposta legislativa che ha portato, il 16 dicembre 2002, all'adozione, a norma della procedura di cui all'articolo 251 del trattato CE, del regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile.

Il regolamento è ora in vigore da due anni e mezzo circa e nel frattempo è stato integrato dalle misure di applicazione formulate secondo la procedura di comitato, come stabilito dagli articoli 4 e 9 del regolamento medesimo. C'è stata anche una modifica - regolamento (CE) n. 849/2004 – per correggere alcuni errori marginali contenuti nel testo originale.

L'esperienza acquisita in questi anni ha dimostrato che il regolamento è troppo dettagliato e deve essere semplificato. L'estrema precisione della legislazione quadro adottata con la procedura di codecisione rende poco pratica la revisione giuridica del testo per tener conto degli sviluppi avvenuti a livello tecnico e operativo. L'impostazione adottata per questa legislazione quadro prevede eccessive prescrizioni, che dovrebbero invece essere sostituite da principi generali, eventualmente integrati da disposizioni più dettagliate negli strumenti di attuazione.

Pur riconoscendo il principio di sussidiarietà, la Commissione ritiene auspicabile una maggiore armonizzazione rispetto a quella che caratterizza oggi i provvedimenti e le procedure in materia di sicurezza. L'industria (compagnie aeree, mittenti e spedizionieri merci, costruttori di apparecchiature), in particolare, ha un interesse legittimo ad aspirare ad una maggiore armonizzazione, che faciliterebbe il suo operato. Vi sono, infatti, situazioni in cui si possono facilitare le cose attraverso una maggiore armonizzazione, senza per questo mettere a rischio la sicurezza. In questo senso la Commissione comprende, sostiene e segue le esigenze e gli orientamenti dell'industria.

Un esempio che mette in evidenza la mancanza di armonizzazione riguarda la sicurezza del carico aereo. Il punto 6.2, lettera b), dell'allegato al regolamento (CE) n. 2320/2002 prevede che gli obblighi applicabili agli agenti regolamentati siano definiti dall'autorità competente. Ciò ha comportato la creazione di 25 sistemi nazionali e, di conseguenza, una potenziale distorsione della concorrenza, rendendo impossibile per l'industria beneficiare delle libertà del mercato unico.

Le modalità di applicazione del regolamento, più dettagliate, possono consentire di raggiungere un'armonizzazione più accentuata. Tornando all'esempio della sicurezza del carico sarà allora possibile associare gli obblighi in materia di sicurezza applicabili agli agenti regolamentati e agli spedizionieri conosciuti al concetto di "operatore economico autorizzato" esistente nella legislazione doganale comunitaria.

Una maggiore armonizzazione è inoltre un elemento indissociabile del concetto di sistema di sicurezza unico (*one stop security*), in base al quale i passeggeri, i bagagli e le merci in trasferimento o transito non devono essere ricontrollati, perché sussiste la ragionevole certezza che nell'aeroporto di partenza originario sono state osservate le misure di sicurezza di base. Anche questo è un elemento che va a vantaggio dei soggetti economici che operano in un mercato fortemente competitivo.

La revisione del regolamento non persegue solo fini di semplificazione e armonizzazione, ma intende garantire anche maggiore chiarezza. La complessità degli elementi che costituiscono il regolamento ha messo in luce la possibilità di dare interpretazioni diverse alle disposizioni giuridiche. In alcune parti il testo è inoltre ambiguo. Una maggiore chiarezza servirà a mettere in atto in maniera efficace le norme di sicurezza e contribuirà alla certezza giuridica.

Il nuovo regolamento proposto è finalizzato ad affrontare questi aspetti migliorando la chiarezza e la certezza giuridica complessive (e dunque la qualità) del testo e in tal modo darà meno spazio ad interpretazioni erronee.

Si è già accennato alla mancanza di flessibilità che deriva dal fatto di disporre di norme tecniche ed operative dettagliate nella normativa adottata per codecisione. La Commissione ritiene che, per migliorare la sicurezza in generale, sia fondamentale poter (re)agire tempestivamente di fronte a rischi che evolvono continuamente nel tempo. Questa capacità di (re)azione tempestiva deve, se necessario, superare le potenziali preoccupazioni legate all'equilibrio istituzionale nell'iter legislativo. Un'impostazione di questo genere fa salva, naturalmente, la riserva di verifica del Parlamento europeo nei confronti delle disposizioni di applicazione adottate secondo la procedura di comitologia.

Infine, un elemento che desta preoccupazioni è il fatto che il regolamento in vigore è di pubblico dominio e, conseguentemente, qualsiasi modifica sarà, anch'essa, di pubblico dominio. A parere della Commissione non è auspicabile che misure e procedure dettagliate di sicurezza siano di dominio pubblico; i potenziali terroristi potrebbero infatti utilizzarle per cercare eventuali falle nella sicurezza aerea e perpetrare atti criminali. Analogamente, non è nell'interesse pubblico pubblicizzare i nuovi sviluppi in materia di sicurezza. Anche questo aspetto può essere risolto inserendo le disposizioni operative più dettagliate nelle misure di applicazione.

- **Disposizioni esistenti nella materia della proposta**

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile. La presente proposta è finalizzata a sostituirlo.

- **Coerenza con altre politiche e altri obiettivi dell'Unione**

La proposta intende sostituire il regolamento in vigore per introdurre norme migliori ispirate a quattro principi: semplificazione, armonizzazione, chiarezza e rafforzamento della sicurezza.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

I principali soggetti interessati – in rappresentanza delle compagnie aeree, degli aeroporti, dei piloti e degli operatori merci – sono stati coinvolti attivamente in un gruppo di lavoro che ha aiutato la Commissione a formulare norme che sono state successivamente riprese nella proposta della Commissione.

Sintesi e presa in considerazione delle risposte

Le organizzazioni dei soggetti interessati sono, in genere, favorevoli a rendere il regolamento quadro meno dettagliato, a condizione di poter svolgere un ruolo attivo nell'elaborazione delle misure di applicazione.

- **Consultazione di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

Poiché la proposta intende sostituire un regolamento quadro già esistente, la sua adozione non avrà, di per sé, alcun impatto. Per questo motivo si è ritenuto che, nel caso specifico, il dialogo con i rappresentanti dei soggetti interessati fosse più appropriato della valutazione d'impatto.

Il nuovo regolamento non ha alcun impatto a livello sociale o ambientale.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi dell'azione proposta**

A parte un'eccezione, la Commissione non auspica di modificare sostanzialmente le proprie competenze nel settore della sicurezza dell'aviazione civile attraverso la revisione del regolamento (CE) n. 2320/2002. Propone invece di modificare l'equilibrio esistente tra le disposizioni legislative, cioè tra quelle istituite dal regolamento quadro (l'attuale regolamento (CE) n. 2320/2002, modificato dal regolamento (CE) n. 849/2003) e quelle previste dagli strumenti di applicazione, che per ora sono sette, cioè i regolamenti (CE) n. 622/2003, n. 1217/2003, n. 1486/2003, n. 68/2004, n. 1138/2004, n. 781/2005 e n. 857/2005.

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 verrebbe dunque sostituito da uno strumento semplificato e più chiaro che istituisce principi generali. Le disposizioni dettagliate presenti nel regolamento quadro saranno invece inserite nelle misure di applicazione, che saranno modificate di conseguenza.

A tale proposito si ricorda che la nuova proposta è, per dimensioni, circa la metà del regolamento in vigore.

L'unica competenza aggiuntiva che la Commissione persegue riguarda le norme sulle misure per la sicurezza in volo, cioè aspetti quali l'accesso alla cabina di pilotaggio, i passeggeri potenzialmente pericolosi e il personale di sicurezza a bordo (il cosiddetto *sky marshal*). Per il momento non esistono norme comunitarie sulle misure di sicurezza in volo. La Commissione ritiene che le norme armonizzate in questo ambito (la sicurezza aerea) trovino una

collocazione più opportuna nella legislazione di applicazione, pur sottolineando che tale legislazione sarà predisposta solo se e quando a livello comunitario si riterrà necessario disporre di tali norme. Va infine sottolineato che la Commissione non intende costringere gli Stati membri ad accettare il personale di sicurezza a bordo degli aerei e la proposta non tenta in alcun modo di modificare il principio di sovranità in questo settore.

- **Base giuridica**

Articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

Gli Stati membri non possono realizzare in maniera sufficiente gli obiettivi della proposta per i motivi che seguono.

Considerato che le problematiche della sicurezza aerea riguardano l'intera Comunità e che il mercato interno dell'aviazione presenta caratteristiche molto avanzate, gli obiettivi sono meglio conseguiti a livello comunitario piuttosto che a livello nazionale.

L'azione comunitaria realizzerà con maggiore efficacia gli obiettivi della proposta per i motivi illustrati di seguito.

Il regolamento in vigore ha già dimostrato l'opportunità di un intervento a livello comunitario.

Ha inoltre dimostrato che un approccio comunitario alla sicurezza aerea contribuisce ad incrementare i livelli di sicurezza globali e a rafforzare la fiducia reciproca tra Stati membri.

Come nel caso del regolamento esistente, che la presente proposta intende abrogare, gli obiettivi del nuovo strumento sono conseguiti più adeguatamente a livello comunitario visto che le problematiche legate alla sicurezza aerea riguardano la Comunità nel suo complesso e visto che il mercato interno dell'aviazione è molto avanzato.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni seguenti.

Analogamente al regolamento in vigore, la nuova proposta definisce norme di base comuni, lasciando agli Stati membri la facoltà di applicare misure più severe se la situazione lo giustifica.

La proposta non si occupa del finanziamento della sicurezza. Chi debba finanziarla – l'industria o lo Stato – è stato argomento di ampio dibattito al momento dell'adozione del regolamento n. 2320/2002. All'epoca, in una dichiarazione interistituzionale, la Commissione si era impegnata ad intraprendere uno studio che esaminasse, in particolare, come il finanziamento della sicurezza aerea potesse essere ripartito tra le autorità pubbliche e gli operatori e a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati raggiunti ed eventuali proposte in merito. Lo studio è stato realizzato e i risultati sono stati pubblicati, nel settembre 2004, sul sito web della Commissione, al seguente indirizzo: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Le conclusioni contenute nel documento dovrebbero ispirare una comunicazione della Commissione che esaminerà la questione del finanziamento della sicurezza in tutti i modi di trasporto. Questa iniziativa è già contemplata dal programma di lavoro della Commissione per il 2005 e dovrebbe concludersi entro la fine dell'anno. L'iniziativa legislativa finalizzata ad abrogare e sostituire il regolamento n. 2320/2002 non interferisce in alcun modo con la prossima comunicazione

della Commissione né incide sulle modalità di finanziamento della sicurezza a livello comunitario.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per le ragioni esposte qui di seguito.

La proposta sostituisce un regolamento in vigore che, al tempo, era stato considerato lo strumento più adeguato per: a) garantire l'applicazione uniforme di norme all'interno della Comunità; b) garantire l'adozione tempestiva di norme comuni dopo gli attentati dell'11 settembre 2001.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio.

5. ULTERIORI INFORMAZIONI

- **Semplificazione**

La proposta prevede una semplificazione della legislazione.

L'esperienza acquisita in questi anni ha dimostrato che il regolamento (CE) n. 2320/2002 è troppo dettagliato e deve essere semplificato. L'estrema precisione della legislazione quadro adottata con la procedura di codecisione rende poco pratica la revisione giuridica del testo per tener conto degli sviluppi avvenuti a livello tecnico e operativo.

A titolo di esempio si può citare il punto 4.1.1 dell'allegato al regolamento, che stabilisce che i passeggeri possono essere controllati in due modi: manualmente o facendoli passare sotto il metal detector. È tuttavia prevedibile che, in un futuro non lontano, nuove tecnologie di controllo dei passeggeri rappresenteranno una soluzione realistica e molto precisa di rilevare oggetti vietati. Purtroppo, tecnologie diverse da quelle elencate al punto 4.1.1 dell'allegato non possono essere utilizzate a tal fine se non viene prima modificato l'allegato in tal senso. Poiché è necessaria una procedura di codecisione, l'esercizio non può essere realizzato in tempi brevi, con conseguenze potenzialmente negative sul trasporto aereo. E questo è solo un esempio di molti che si potrebbero fare.

Se la proposta è adottata sarà abrogato non solo il regolamento (CE) n. 2320/2002, ma anche il regolamento (CE) n. 849/2004 che lo ha modificato. La proposta risponde pertanto all'impegno assunto dalla Commissione di ridurre la burocrazia iniziando dalla legislazione in vigore, secondo il principio che "il nuovo sostituisce il vecchio".

La proposta figura nel programma della Commissione inteso ad aggiornare e semplificare l'acquis comunitario e nel programma di lavoro e legislativo della Commissione (ref. 2005/TREN/016).

- **Abrogazione della normativa vigente**

L'adozione della proposta porterà all'abrogazione della legislazione esistente.

- **Accordo sullo Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo al SEE.

- **Illustrazione dettagliata della proposta**

L'articolo 1 definisce gli obiettivi del testo, cioè stabilisce norme comuni per proteggere gli aerei civili contro atti di interferenza illecita. L'articolo 1 non è molto diverso dall'articolo 1 del regolamento (CE) n. 2320/2002.

L'articolo 2 riguarda l'ambito di applicazione ed è stato riformulato per renderlo più chiaro rispetto al testo attuale, in particolare per quanto riguarda la certezza giuridica che il regolamento è applicabile sia agli aeroporti adibiti all'aviazione civile e agli operatori che prestano servizi in tali aeroporti sia ai soggetti che svolgono funzioni di sicurezza per i voli che partono da tali aeroporti (ad esempio le strutture di catering o cargo che non si trovano entro il perimetro dell'aeroporto).

L'articolo 3 contiene le definizioni.

L'articolo 4 contiene le norme comuni che devono essere istituite dal diritto comunitario, comprese le misure della legislazione di applicazione.

L'articolo 5 consente agli Stati membri di applicare misure di sicurezza più severe. Il principio è analogo a quello contenuto nell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2320/2002, ma la nuova proposta impone agli Stati membri di effettuare una valutazione dei rischi e di poter giustificare tale azione, in termini generali, qualora la Commissione lo richieda. Questa disposizione intende dissipare i timori dei soggetti interessati, che temono che le autorità nazionali possano oberare l'industria con altri obblighi in materia di sicurezza senza dover motivare tali richieste. Il nuovo regolamento non deve impedire agli Stati membri di intervenire se sono in possesso di informazioni specifiche riguardo a eventuali minacce e pertanto il presente articolo non contempla disposizioni rafforzate in materia di sicurezza per singoli voli.

L'articolo 6 (nuovo) riguarda il caso in cui un paese terzo preveda msure di sicurezza diverse da quelle stabilite nella legislazione comunitaria per i voli che partono da aeroporti comunitari.

L'articolo 7 ribadisce (come già prescitto dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2320/2002) che in ciascuno Stato membro deve esserci un'unica autorità incaricata di coordinare e controllare l'applicazione delle disposizioni in materia di sicurezza aerea.

Gli articoli da 8 a 12 stabiliscono che siano messi in atto programmi di sicurezza in ambito nazionale, aeroportuale e di vettori aerei, nonché per tutti gli altri soggetti che applicano norme di sicurezza nel campo dell'aviazione. La proposta non istituisce, nella sostanza, disposizioni molto diverse da quelle dell'articolo 5, paragrafi 1 e 4, dell'attuale regolamento, ma per la prima volta in una normativa comunitaria istituisce formalmente un programma di sicurezza per soggetti diversi come le imprese di carico/scarico o le imprese di catering che servono le compagnie aeree. L'obbligo riguardante i programmi di sicurezza rispecchia la buona pratica attualmente in vigore nel settore dell'aviazione e, sotto questo profilo, non rappresenta un onere significativo per l'industria o le amministrazioni.

L'articolo 13 stabilisce che ciascuno Stato membro deve intraprendere attività di controllo della conformità nell'ambito di un programma nazionale di controllo della qualità. L'articolo riprende gli obblighi di cui all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2320/2002.

L'articolo 14 consente alla Commissione, tra l'altro, di effettuare ispezioni presso gli aeroporti comunitari. In linea di massima si tratta delle stesse disposizioni dell'articolo 7, paragrafi da 2 a 4, del regolamento (CE) n. 2320/2002.

L'articolo 15 riguarda la diffusione delle informazioni.

L'articolo 16 istituisce il comitato incaricato di assistere la Commissione a preparare le disposizioni di applicazione ed è sostanzialmente invariato rispetto all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 2320/2002.

L'articolo 17 sostituisce l'attuale articolo 10 sulla sicurezza dei voli provenienti da paesi terzi. Ora è previsto che la Commissione e i paesi terzi sottoscrivano accordi per evitare di ricontrollare e/o sottoporre ad altre misure di sicurezza i passeggeri, i bagagli e i carichi in transito negli aeroporti comunitari.

L'articolo 18 prescrive l'obbligo di sanzioni in caso di violazione degli obblighi comunitari in materia di sicurezza aerea. Il contenuto è invariato rispetto alle disposizioni attualmente previste dall'articolo 12 del regolamento (CE) n. 2320/2002.

Gli articoli 19 e 20 abrogano il regolamento in vigore e lo sostituiscono con il nuovo atto. È prevista un'attuazione graduale per consentire che le attuali misure di applicazione che corredano il regolamento (CE) n. 2320/2002 possano essere aggiornate secondo la procedura di comitato rispetto al nuovo atto, evitando così eventuali lacune al momento dell'abrogazione del regolamento in vigore.

Per quanto riguarda l'allegato del nuovo strumento, la struttura è analoga a quella dell'allegato del regolamento (CE) n. 2320/2002, ma il contenuto di ciascun capitolo è stato semplificato, definendo principi generali. Ove siano necessarie norme più dettagliate, queste saranno inserite nelle misure di applicazione. A titolo di esempio, il nuovo capitolo 4 sui passeggeri e il bagaglio a mano è circa la metà del capitolo 4 del regolamento attuale. Solo il capitolo 10, relativo alle misure di sicurezza in volo, è nuovo rispetto al regolamento attuale.

2005/0191 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile

(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,

vista la proposta della Commissione[1],

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

visto il parere del Comitato delle regioni[3],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato[4],

considerando quanto segue:

(1) Al fine di proteggere le persone ed i beni nell'Unione europea occorre impedire che vengano compiuti atti di interferenza illecita nei confronti di aeromobili civili adottando norme comuni per la protezione dell'aviazione civile. Questo obbiettivo va conseguito istituendo norme e disposizioni comuni sulla sicurezza dell'aviazione, nonché i meccanismi atti a controllarne l'applicazione.

(2) Nell'interesse della sicurezza dell'aviazione civile in generale, è opportuno istituire la base per un'interpretazione comune dell'annesso 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944 nella versione di aprile 2002.

(3) In risposta agli avvenimenti dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti è stato adottato 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[5].

(4) Il contenuto del regolamento (CE) n. 2320/2002 va rivisto alla luce dell'esperienza maturata nel frattempo ed è opportuno sostituirlo con un nuovo atto legislativo finalizzato a semplificare e ad armonizzare e chiarire le norme vigenti, nonché a migliorare i livelli di sicurezza.

(5) Stante la necessità di disporre di una maggiore flessibilità nell'adottare misure e procedure di sicurezza in modo da tener conto dell'evolvere della valutazione dei rischi e da consentire l'introduzione di nuove tecnologie, è opportuno che il nuovo atto si limiti a definire i principi fondamentali delle misure che devono essere assunte per

---

1 GU C […] del […], pag. […].
2 GU C […] del […], pag. […].
3 GU C […] del […], pag. […].
4 GU C […] del […], pag. […].
5 GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

proteggere l'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita, senza specificare i dettagli tecnici e procedurali relativi alla loro concreta attuazione.

(6) È opportuno che il nuovo atto si applichi negli aeroporti che servono l'aviazione civile, ubicati nel territorio di uno Stato membro, agli operatori che forniscono servizi in tali aeroporti ed ai soggetti che forniscono beni e/o servizi a tali aeroporti o attraverso essi.

(7) Ferme restando le disposizioni della convenzione sui reati e su altri atti compiuti a bordo di aeromobili (Tokyo 1963), della convenzione per la repressione del sequestro illecito di aeromobili (L'Aia 1970) e della convenzione per la repressione degli atti illeciti nei confronti della sicurezza dell'aviazione civile (Montreal 1971), il nuovo atto riguarda le misure di sicurezza che si applicano a bordo degli aeromobili appartenenti a vettori aerei della Comunità o durante il volo di tali aeromobili.

(8) Le varie attività esercitate nel settore dell'aviazione civile non sono necessariamente soggette allo stesso livello di minaccia. Nel definire norme comuni per la sicurezza dell'aviazione è pertanto opportuno tener conto delle dimensioni dell'apparecchio, della natura dell'attività e/o della frequenza delle attività nei vari aeroporti, allo scopo di consentire eventuali deroghe.

(9) È opportuno che agli Stati membri venga consentito, sulla base di una valutazione del rischio, di applicare misure più severe di quelle disposte dal presente regolamento. Alla Commissione deve tuttavia essere riconosciuto il potere di esaminare tali misure più severe e di decidere se uno Stato membro possa continuare ad applicarle.

(10) È possibile che paesi terzi impongano l'osservanza di misure diverse da quelle istituite dal presente regolamento in relazione a voli provenienti da un aeroporto situato in uno Stato membro e diretti ad un aeroporto di tale Stato terzo o che ne sorvolano il territorio. Tuttavia, fermi restando eventuali accordi bilaterali dei quali la Comunità sia parte, è opportuno che la Commissione abbia il potere di valutare le misure imposte dal suddetto paese terzo e di decidere se uno Stato membro, un operatore o un altro soggetto interessato possa continuare ad applicare le misure prescritte.

(11) Ciascuno Stato membro dovrà designare un'unica autorità competente responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione delle norme di sicurezza, anche laddove al suo interno operino due o più enti o organismi con competenze nel campo della sicurezza dell'aviazione.

(12) Ciascuno Stato membro deve elaborare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile che stabilisca le responsabilità dell'attuazione delle norme comuni e precisi quali misure siano a tal fine prescritte agli operatori e ad altri soggetti. Inoltre, tutti gli enti aeroportuali, i vettori aerei e i soggetti che applicano norme per la sicurezza dell'aviazione dovranno predisporre, applicare e mantenere un programma di sicurezza per garantire l'osservanza sia del presente regolamento sia di qualunque altro programma per la sicurezza dell'aviazione civile che trovi applicazione.

(13) Per controllare l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro dovrà elaborare e far osservare un programma nazionale idoneo a verificare la qualità della sicurezza della sua aviazione civile.

(14) Allo scopo di controllare l'applicazione, da parte degli Stati membri, del presente regolamento ed anche per individuare i punti deboli nella sicurezza dell'aviazione, è opportuno che la Commissione effettui delle ispezioni, anche senza preavviso.

(15) I provvedimenti attuativi che istituiscono misure e procedure comuni ai fini dell'applicazione delle norme comuni e che contengono informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza, unitamente ai rapporti d'ispezione della Commissione ed alle relative risposte delle autorità nazionali devono essere considerati come "informazioni classificate UE" ai sensi della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione, del 29 novembre 2001, che modifica il suo regolamento interno[6]. È opportuno che tali documenti non siano pubblicati; essi dovranno essere esclusivamente messi a disposizione degli operatori e dei soggetti titolari di un interesse legittimo.

(16) Le misure e le procedure necessarie ai fini dell'attuazione del presente regolamento dovranno essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite dalla Commissione[7].

(17) Affinché i passeggeri e i bagagli che cambiano aeromobile nel corso del viaggio possano essere dispensati dai controlli all'arrivo su un volo proveniente da un paese terzo (sistema noto come "one-stop security") e per consentire ai passeggeri che arrivano su un tale volo di mescolarsi a passeggeri già controllati alla partenza, è opportuno incoraggiare accordi tra la Comunità e i paesi terzi che riconoscano che le norme di sicurezza applicate nel paese terzo sono equivalenti alle norme della Comunità.

(18) Devono essere previste sanzioni per le violazioni delle disposizioni del presente regolamento. Tali sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Obiettivi

1. Il presente regolamento istituisce norme comuni per proteggere l'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita.

   Il presente regolamento fornisce inoltre la base per un'interpretazione comune dell'annesso 17 (edizione di aprile 2002) della convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago nel 1944.

2. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 sono:

   a) la definizione di regole e norme comuni sulla sicurezza aerea;

   b) l'istituzione di meccanismi per il controllo della loro applicazione.

Articolo 2
Ambito d'applicazione

Il presente regolamento si applica:

a) a tutti gli aeroporti civili situati nel territorio di uno Stato membro;

b) a tutti gli operatori, compresi i vettori aerei, che forniscono servizi negli aeroporti di cui alla lettera a);

---

6 GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.
7 GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

c) a tutti i soggetti, operanti in locali situati all'interno o all'esterno dell'area aeroportuale, che forniscono beni e/o servizi agli aeroporti o attraverso gli aeroporti di cui alla lettera a).

Articolo 3
Definizioni

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

1) "aviazione civile", qualsiasi operazione di trasporto aereo, sia commerciale che non commerciale, nonché ogni operazione di linea e non di linea/regolare e non regolare, ad esclusione delle operazioni effettuate da aeromobili statali di cui all'articolo 3 della convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale;

2) "sicurezza aerea", la combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla protezione dell'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita;

3) "operatore", una persona, un'organizzazione od un'impresa che effettua o che offre di effettuare, operazioni di trasporto aereo;

4) "vettore aereo", un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio valida;

5) "vettore aereo comunitario", un vettore aereo detentore di una valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio[8];

6) "articoli proibiti", armi, esplosivi ed altri oggetti, sostanze o dispositivi pericolosi che possono essere utilizzati per compiere un atto di interferenza illecita;

7) "controllo (*screening*)", l'applicazione di strumenti tecnici o di altro tipo destinati a identificare e/o rilevare la presenza di articoli vietati;

8) "controllo di sicurezza", l'applicazione di sistemi che consentono di impedire l'introduzione di articoli vietati;

9) "controllo dell'accesso", l'applicazione di sistemi che consentono di impedire l'entrata di persone e/o veicoli non autorizzati;

10) "area lato volo", l'area di manovra di un aeroporto, i terreni e gli edifici adiacenti, o parti di edifici, l'accesso ai quali è ristretto;

11) "area lato città", le parti di un aeroporto, i terreni adiacenti e gli edifici o parti di edifici che non si trovano nell'area lato volo;

12) "area sterile", l'area lato volo di un aeroporto nella quale, oltre alle restrizioni dell'accesso, sono effettuati i controlli di accesso;

13) "zona delimitata", una zona separata dalle aree sterili mediante controlli di accesso, oppure, qualora sia essa stessa un'area sterile, da altre aree sterili dell'aeroporto;

14) "controllo dei precedenti personali", il controllo dell'identità di una persona, compresi eventuali precedenti penali, effettuato allo scopo di valutare l'identità di tale persona ad accedere liberamente alle aree sterili;

15) "passeggeri, bagaglio e merci che cambiano aeromobile", i passeggeri, il bagaglio o le merci che partono su un aeromobile diverso da quello sul quale sono arrivati;

---

8 GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

16) “passeggeri, bagaglio e merci in transito”, i passeggeri, il bagaglio o le merci che partono sullo stesso aeromobile con il quale sono arrivati;

17) “passeggero potenzialmente pericoloso”, il passeggero che è o un rifugiato o una persona alla quale è stato negato l'ingresso [in uno Stato membro] per ragioni di politica dell’immigrazione o una persona sottoposta a misure restrittive della libertà;

18) “bagaglio a mano”, il bagaglio destinato ad essere trasportato nella cabina dell’aeromobile;

19) “bagaglio da stiva”, il bagaglio destinato ad essere trasportato nella stiva dell’aeromobile;

20) “bagaglio da stiva accompagnato”, il bagaglio preso in consegna per essere trasportato nella stiva dell’aeromobile sul quale è imbarcato il passeggero che lo ha consegnato;

21) “posta del vettore aereo”, la posta di cui sia il mittente che il destinatario è un vettore aereo;

22) “materiale del vettore aereo”, il materiale di cui tanto il mittente quanto il destinatario è un vettore aereo o il materiale che viene utilizzato da un vettore aereo;

23) “merce”, i beni destinati a essere trasportati nell’aeromobile, diversi dal bagaglio, dalla posta del vettore aereo, dal materiale del vettore aereo e dalle provviste di bordo;

24) “agente regolamentato”, il vettore aereo, l’agente, lo spedizioniere o qualunque altro soggetto che effettua i controlli di sicurezza sulle merci in conformità col presente regolamento;

25) “mittente conosciuto”, il mittente da cui proviene la merce e le cui procedure ottemperano alle regole e norme comuni di sicurezza in misura sufficiente per consentire il trasporto di tali merci su aeromobili di qualsiasi tipo senza ulteriori controlli;

26) “mittente in conto presso lo spedizioniere”, il mittente da cui proviene la merce e le cui procedure soddisfano le regole e norme di sicurezza in misura sufficiente per consentire il trasporto di tali merci su aeromobili cargo senza ulteriori controlli;

27) “controllo dell’aeromobile”, l’ispezione delle parti all’interno dell’aeromobile alle quali i passeggeri possono aver avuto accesso, unitamente all’ispezione della stiva dell’aeromobile allo scopo di rilevare la presenza di articoli vietati e di interferenze illecite;

28) “ispezione dell’aeromobile”, l’ispezione dell’interno e dell’esterno accessibile dell’aeromobile allo scopo di rilevare la presenza di articoli vietati e di interferenze illecite nell’aeromobile;

29) “agente responsabile della sicurezza”, la persona impiegata da uno Stato membro che ha l’incarico di viaggiare su un aeromobile del vettore aereo titolare di una licenza rilasciata da tale Stato membro allo scopo di proteggere l'aeromobile e i suoi occupanti contro atti di interferenza illecita.

Articolo 4

Norme comuni

1. Le norme comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita sono riportate nell'allegato.

2. Le disposizioni e le procedure particolareggiate necessarie ai fini dell'attuazione delle norme comuni di cui al paragrafo 1 sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

   Tali disposizioni e procedure riguardano, in particolare:

   a) i metodi per l'effettuazione dei controlli, del controllo dell'accesso e di altri controlli di sicurezza;

   b) i metodi per l'effettuazione dei controlli e delle ispezioni degli aeromobili;

   c) gli articoli vietati;

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

   e) l'assunzione del personale e i requisiti di formazione;

   f) la definizione delle parti critiche delle aree sterili;

   g) gli obblighi e le procedure di abilitazione degli agenti regolamentati, dei mittenti conosciuti e dei mittenti in conto;

   h) le categorie di persone e di merci che, per motivi oggettivi, sono soggetti a procedure speciali di sicurezza o sono esentate dai controlli, dal controllo di accesso o da altri controlli di sicurezza.

   In deroga alle norme comuni di cui al paragrafo 1, le suddette disposizioni e procedure possono altresì disciplinare i controlli, i controlli di accesso e gli altri controlli di sicurezza idonei a garantire un adeguato livello di protezione negli aeroporti o nelle loro aree delimitate. Queste misure alternative devono essere giustificate da motivi attinenti le dimensioni dell'aeromobile, la natura dell'operazione e/o la frequenza delle operazioni negli aeroporti interessati.

3. Gli Stati membri devono assicurare l'osservanza delle norme comuni di cui al paragrafo 1.

Articolo 5

Misure più severe applicate dagli Stati membri

1. Gli Stati membri devono assicurare l'osservanza delle norme comuni di cui all'articolo 4. L'adozione di tali misure deve avvenire sulla base di una valutazione dei rischi e nel rispetto del diritto comunitario. Le misure più severe sono pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio di cui trattasi.

   Gli Stati membri notificano tali misure alla Commissione.

2. La Commissione può esaminare l'applicazione del paragrafo 1 e, dopo aver consultato il Comitato di cui all'articolo 16, paragrafo 1, può decidere se consentire allo Stato membro di continuare o no ad applicare le suddette misure.

   La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio ed agli Stati membri.

   Nel termine di un mese decorrente dalla comunicazione della decisione della Commissione, uno Stato membro può chiedere al Consiglio di pronunciarsi su tale

decisione. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro tre mesi.

3. Il secondo comma del paragrafo 1 ed il paragrafo 2 non si applicano se le misure più severe si limitano ad un volo determinato a una data determinata.

Articolo 6

Misure di sicurezza prescritte da paesi terzi

1. Fermi restando eventuali accordi bilaterali di cui la Comunità sia parte, ciascuno Stato membro notifica alla Commissione le misure prescritte dal paese terzo qualora divergano dalle norme comuni di cui all'articolo 4 in relazione a voli in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro con destinazione in tale paese terzo o che sorvolano il suo territorio.

2. A richiesta dello Stato membro interessato o di propria iniziativa, la Commissione esamina se far luogo all'applicazione del paragrafo 1 e, dopo aver consultato il Comitato di cui all'articolo 16, paragrafo 1, può decidere se lo Stato membro, il vettore o altro soggetto interessato può continuare ad applicare tali misure.

   La Commissione comunica la sua decisione al Consiglio ed agli Stati membri.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano se

   a) lo Stato membro interessato applica le misure in questione nell'osservanza dell'articolo 5; oppure se

   b) la prescrizione del paese terzo è limitata ad un volo determinato ad una data determinata.

Articolo 7

Autorità nazionale

Se in uno Stato membro esistono due o più enti o organismi competenti per la sicurezza aerea, esso designa un'unica autorità ("l'autorità nazionale") competente per il coordinamento ed il monitoraggio dell'attuazione delle norme comuni di cui all'articolo 4.

Articolo 8

Programmi

Gli Stati membri, gli enti gestori aeroportuali, i vettori aerei e gli altri soggetti che applicano norme per la sicurezza dell'aviazione hanno l'obbligo di istituire, applicare e mantenere i loro programmi di sicurezza rispettivi nei modi prescritti dagli articoli da 9 a 12.

Inoltre, gli Stati membri eseguono le attività inerenti al controllo di qualità di cui all'articolo 13.

Articolo 9

Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile

1. Ciascuno Stato membro istituisce, applica e mantiene un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

   Tale programma definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme comuni di cui all'articolo 4 e illustra le misure imposte a tal fine agli operatori e agli altri soggetti.

2. L'autorità nazionale mette a disposizione, per iscritto, agli operatori ed agli enti che vi abbiano un interesse legittimo le parti pertinenti del proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 10

Programma per la sicurezza degli aeroporti

1. Ciascun gestore aeroportuale istituisce, applica e mantiene un programma per la sicurezza dell'aeroporto.

   Il programma descrive i metodi e le procedure che il gestore dell'aeroporto deve seguire per ottemperare sia alle disposizioni del presente regolamento sia al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile predisposto dallo Stato membro in cui è situato l'aeroporto.

   Il programma descrive altresì le modalità con le quali il gestore dell'aeroporto vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Il programma per la sicurezza aeroportuale è comunicato all'autorità nazionale.

Articolo 11

Programma per la sicurezza del vettore aereo

1. Ciascun vettore aereo istituisce, applica e mantiene un programma per la sicurezza del vettore aereo.

   Tale programma descrive i metodi e le procedure che il vettore aereo deve seguire per ottemperare sia alle disposizioni del presente regolamento sia al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro a partire dal quale fornisce i propri servizi.

   Il programma descrive altresì le modalità con le quali il vettore aereo vigila sul rispetto dei suddetti metodi e procedure.

2. A domanda dell'autorità nazionale il vettore aereo trasmette a quest'ultima il proprio programma per la sicurezza.

Articolo 12

Programma di sicurezza di un soggetto che applica norme per la sicurezza aerea

1. Ogni soggetto che applica norme per la sicurezza aerea istituisce, applica e mantiene un programma per la sicurezza.

   Tale programma descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per ottemperare sia alle disposizioni del presente regolamento sia al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro in cui ha la sede.

   Il programma descrive inoltre le modalità con le quali tale soggetto vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. A richiesta dell'autorità nazionale, il soggetto che applica le norme per la sicurezza aerea le trasmette il proprio programma di sicurezza.

Articolo 13

Programma nazionale per il controllo della qualità

1. Ciascuno Stato membro istituisce un programma nazionale per il controllo della qualità e provvede alla sua attuazione.

   Tale programma deve mettere in condizione lo Stato membro di controllare la qualità della sicurezza dell'aviazione civile allo scopo di verificare l'osservanza sia delle disposizioni del presente regolamento sia del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

2. Le specifiche del programma nazionale per il controllo della qualità sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

   Il programma deve consentire la pronta individuazione e correzione delle carenze riscontrate. Deve altresì prevedere che tutti gli aeroporti, gli operatori e gli altri soggetti responsabili dell'applicazione delle norme di sicurezza situati nello Stato membro interessato siano regolarmente soggetti a controlli effettuati dall'autorità nazionale ovvero sotto la sua sorveglianza.

Articolo 14

Ispezioni della Commissione

1. La Commissione, in cooperazione con l'autorità nazionale, effettua ispezioni – incluse ispezioni di aeroporti, operatori e soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea – per controllare l'applicazione, da parte degli Stati membri, del presente regolamento e per individuare eventuali carenze della sicurezza aerea. A tale scopo l'autorità nazionale informa la Commissione per iscritto in merito a tutti gli aeroporti situati nel suo territorio, diversi da quelli indicati nel terzo comma dell'articolo 4, paragrafo 2, nei quali si svolgono attività di aviazione civile.

   Le procedure per lo svolgimento delle ispezioni della Commissione sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

2. Le ispezioni effettuate dalla Commissione presso aeroporti, operatori ed altri enti che applicano norme sulla sicurezza aerea sono effettuate senza preavviso.

3. Tutti i rapporti di ispezione della Commissione sono comunicati all'autorità nazionale dello Stato membro interessato, il quale, nella sua risposta, indica le misure adottate per porre rimedio alle carenze riscontrate.

   Il rapporto di ispezione e la risposta dell'autorità nazionale vengono successivamente comunicate a tutte le altre autorità nazionali.

Articolo 15

Diffusione delle informazioni

I documenti sotto indicati sono considerati "documenti classificati UE" ai fini della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom e non sono resi pubblici:

a) disposizioni e procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 2, qualora contengano informazioni sensibili per la sicurezza;

b) rapporti di ispezione della Commissione e le risposte delle autorità nazionali di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

Articolo 16
Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato (nel seguito denominato "il Comitato").

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 in un mese.

3. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 17
Paesi terzi

In conformità con l'articolo 300 del trattato la Comunità può concludere con paesi terzi accordi che riconoscono che le norme di sicurezza applicate nel paese terzo sono equivalenti alle norme della Comunità.

Articolo 18
Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'osservanza. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 19
Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 è abrogato.

Articolo 20
Entrata in vigore

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

Il presente regolamento si applica a decorrere dal […], ad eccezione degli articoli 4, paragrafo 2, 13, paragrafo 2, 14, paragrafo 1 e 16, i quali si applicano dalla data dell'entrata in vigore.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il Presidente	*Il Presidente*

ALLEGATO

NORME COMUNI PER LA PROTEZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE CONTRO GLI ATTI DI INTERFERENZA ILLECITA (ARTICOLO 4)

1. SICUREZZA DEGLI AEROPORTI

1.1 Requisiti per la progettazione degli aeroporti

1. Nella progettazione e nella costruzione di nuovi impianti aeroportuali o nella modifica di impianti aeroportuali preesistenti si devono osservare integralmente le prescrizioni per l'attuazione delle norme comuni indicate nel presente allegato e degli altri provvedimenti attuativi.

2. Negli aeroporti devono essere predisposte le seguenti aree:

   a) area lato città;

   b) area lato volo;

   c) aree sterili;

   d) parti critiche delle aree sterili.

1.2 Controlli dell'accesso

1. L'accesso all'area lato volo deve essere limitato in modo da impedire che persone e veicoli sprovvisti di autorizzazione possano accedervi.

2. L'accesso alle aree sterili deve essere controllato in modo da garantire che persone e veicoli sprovvisti di autorizzazione possano accedervi.

3. Alle persone e ai veicoli può essere consentito l'accesso all'area lato volo e alle aree sterili soltanto se soddisfano le prescritte condizioni di sicurezza.

4. Prima del rilascio del suo tesserino di riconoscimento, il membro dell'equipaggio di volo di un vettore aereo comunitario deve avere superato il controllo dei precedenti personali effettuato dallo Stato membro che ha rilasciato la licenza.

5. Prima che gli venga rilasciato il tesserino di riconoscimento dell'aeroporto che lo autorizza ad accedere alle aree sterili, ogni membro del personale deve aver superato il controllo dei precedenti personali effettuato dallo Stato membro nel quale è situato l'aeroporto. Questa disposizione non si applica ai membri dell'equipaggio di volo ai quali è stato rilasciato il tesserino di riconoscimento di cui al paragrafo 4.

1.3 Controllo delle persone diverse dai passeggeri e controllo degli oggetti da esse trasportati

1. Le persone diverse dai passeggeri, unitamente agli oggetti da esse trasportati, devono essere sottoposte a controlli a campione continui al momento dell'ingresso nelle aree sterili in modo da impedire che in tali aree vengano introdotti articoli vietati.

2. Tutte le persone diverse dai passeggeri, unitamente agli oggetti da esse trasportati, devono essere sottoposte a controlli al momento in cui entrano nelle parti critiche delle aree sterili in modo da impedire che in tali parti vengano introdotti articoli vietati.

1.4 Ispezione dei veicoli

I veicoli che entrano in un'area sterile devono essere ispezionati in modo da impedire che in tali aree vengano introdotti oggetti vietati.

1.5 Sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici

Le aree sterili e tutte le aree adiacenti accessibili al pubblico devono essere sottoposte a sorveglianza, pattugliamento e ad altri controlli fisici allo scopo di individuare eventuali comportamenti sospetti di persone, rilevare i punti vulnerabili che possano essere utilizzati per compiere atti di interferenza illecita e dissuadere chiunque dal compimento di tali atti.

2. AREE AEROPORTUALI DELIMITATE

Gli aeromobili parcheggiati in aree delimitate dell'aeroporto alle quali si applicano le misure alternative di cui all'articolo 4, paragrafo 2, terzo comma, devono essere separati dagli aeromobili ai quali si applicano integralmente le norme comuni definite dal presente allegato, allo scopo di evitare che vengano disattese le norme di sicurezza applicabili all'aeromobile, ai passeggeri, ai bagagli e alle merci che questo trasporta.

3. SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

1. Quando i passeggeri sono sbarcati, si deve procedere ad un controllo dell'aeromobile prima della partenza allo scopo di assicurarsi che a bordo non siano presenti articoli vietati.
2. Ogni aeromobile deve essere protetto da interferenze non autorizzate.
3. Ogni aeromobile che non è stato protetto da interferenze non autorizzate deve essere sottoposto ad ispezione.

4. PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO (BAGAGLIO DI CABINA)

4.1 Controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano

1. Tutti i passeggeri che iniziano il loro viaggio (originanti), i passeggeri in transito e i passeggeri che cambiano aeromobile nel corso del viaggio (*transfer passengers*), nonché il loro bagaglio a mano devono essere sottoposti a controllo (*screening*) allo scopo di evitare che articoli vietati vengano introdotti nelle aree sterili ed a bordo di un aeromobile.
2. I passeggeri che cambiano aeromobile nel corso del viaggio e il loro bagaglio a mano possono essere esentati dal suddetto controllo qualora:
   a) arrivino da uno Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di non ritenere che tali passeggeri ed il loro bagaglio a mano siano stati sottoposti a un controllo effettuato secondo le norme comuni; oppure qualora
   b) arrivino da un paese terzo con il quale la Comunità ha concluso un accordo ai sensi dell'articolo 17 il quale riconosca che tali passeggeri ed il loro bagaglio a mano sono stati oggetto di controlli effettuati secondo norme di sicurezza equivalenti alle norme comunitarie.
3. I passeggeri in transito ed il loro bagaglio a mano possono essere esentati dal controllo, qualora:
   a) rimangano a bordo dell'aeromobile; oppure
   b) non si mescolino con passeggeri in partenza, già controllati, diversi da quelli che si trovano a bordo dello stesso aeromobile; oppure

c) arrivino da uno Stato membro, a meno che la Commissione o lo Stato membro in questione abbiano comunicato di non ritenere che tali passeggeri e il loro bagaglio a mano siano stati sottoposti a un controllo effettuato secondo le norme comuni; oppure

d) arrivino da un paese terzo con il quale la Comunità abbia concluso un accordo ai sensi dell'articolo 17 il quale riconosce che tali passeggeri e il loro bagaglio a mano sono stati sottoposti a controlli secondo norme di sicurezza equivalenti alle norme europee.

4.2 Protezione dei passeggeri e del bagaglio a mano

1. I passeggeri e il loro bagaglio a mano devono essere protetti da interferenze non autorizzate dal punto in cui vengono sottoposti a controllo fino alla partenza dell'aeromobile sul quale sono trasportati.

2. I passeggeri in partenza che sono stati sottoposti a controllo non devono mescolarsi ai passeggeri in arrivo, a meno che:

a) i passeggeri in arrivo provengano da uno Stato membro, a meno ché la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di non ritenere che tali passeggeri e il loro bagaglio a mano siano stati sottoposti a un controllo effettuato secondo le norme comuni; oppure

b) i passeggeri in arrivo provengano da un paese terzo con il quale la Comunità abbia concluso un accordo ai sensi dell'articolo 17 il quale riconosca che tali passeggeri sono stati sottoposti a un controllo secondo norme di sicurezza equivalenti alle norme europee.

4.3 Passeggeri potenzialmente pericolosi

Prima della partenza i passeggeri potenzialmente pericolosi devono essere sottoposti ad appropriate misure di sicurezza.

5. BAGAGLIO DA STIVA

5.1 Controllo del bagaglio da stiva

1. Tutto il bagaglio da stiva deve essere sottoposto a controllo prima di essere caricato a bordo di un aeromobile.

2. Il bagaglio da stiva che deve essere trasferito su un altro aeromobile può essere esonerato dal controllo, qualora:

a) provenga da un altro Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di non ritenere che esso sia stato sottoposto a controlli effettuati secondo le norme comuni; oppure

b) arrivi da un paese terzo con il quale la Comunità ha concluso un accordo ai sensi dell'articolo 17 il quale riconosca che tale bagaglio da stiva è stato sottoposto a controlli secondo norme di sicurezza equivalenti alle norme europee.

3. Il bagaglio da stiva in transito può essere esonerato dai controlli se rimane a bordo dell'aeromobile.

5.2 Protezione del bagaglio 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 in cui è sottoposto a controllo (o preso in custodia dal vettore, se tale operazione ha luogo in precedenza) fino alla partenza dell'aeromobile sul quale deve essere trasportato.

5.3 Controllo di concordanza

1. Tutti i colli del bagaglio da stiva devono essere muniti di un contrassegno che specifichi se si tratta di bagagli accompagnati o non accompagnati. Il bagaglio da stiva di un passeggero che è registrato per un volo ma che non si trova a bordo dell'aeromobile deve essere contrassegnato come bagaglio non accompagnato.
2. Il bagaglio da stiva non accompagnato non può essere trasportato; fa eccezione il bagaglio da stiva che è stato separato dal passeggero per ragioni indipendenti dalla sua volontà, oppure che è stato sottoposto a controlli di sicurezza supplementari.

6. MERCI

6.1 Controlli di sicurezza delle merci

1. Tutte le merci devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile. Nessun vettore aereo deve accettare merci da trasportare a mezzo aeromobile a meno che un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente in conto abbiano confermato e attestato l'avvenuta applicazione dei controlli di sicurezza.
2. Le merci che devono essere trasferite su altro aeromobile devono essere sottoposte a controlli di sicurezza secondo modalità precisate in un provvedimento di applicazione.
3. Le merci in transito possono essere esentate dai controlli di sicurezza se rimangono a bordo dello stesso aeromobile.

6.2 Protezione delle merci

1. Le merci destinate ad essere trasportate su un aeromobile devono essere protette contro qualsiasi manomissione non autorizzata dal momento in cui vengono effettuati i controlli di sicurezza fino alla partenza dell'aeromobile sul quale devono essere trasportate.
2. Le merci non adeguatamente protette contro manomissioni non autorizzate dopo l'effettuazione dei controlli di sicurezza devono essere sottoposte a controllo (*screening*).

7. POSTA E MATERIALE DEL VETTORE AEREO

La posta e il materiale del vettore aereo sono sottoposti a controlli di sicurezza e successivamente protetti fino al momento in cui vengono caricati a bordo dell'aeromobile in modo da impedire che a bordo di questo vengano introdotti articoli vietati.

8. FORNITURE DI BORDO

Le forniture di bordo, compreso il vettovagliamento (*catering*), destinate ad essere trasportate o utilizzate a bordo di un aeromobile devono essere sottoposte a controlli di sicurezza e successivamente protette fino al momento in cui vengono caricate nell'aeromobile in modo da impedire che a bordo di esso vengano introdotti articoli vietati.

9. FORNITURE PER L'AEROPORTO

Le forniture destinate ad essere vendute o utilizzate nelle aree sterili degli aeroporti, comprese le forniture dei ristoranti e dei negozi di articoli esenti da dazio, devono essere sottoposte a controlli di sicurezza in modo da impedire che in queste aree vengano introdotti articoli vietati.

10. MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO

1. Ferme restando le norme applicabili per la sicurezza aerea, alle persone sprovviste di autorizzazione deve essere impedito l'ingresso nel compartimento dell'equipaggio di volo durante il volo.
2. Ferme restando le norme applicabili per la sicurezza aerea, i passeggeri potenzialmente pericolosi devono essere sottoposti ad adeguate misure di sicurezza durante il volo.
3. Se durante il volo un passeggero cerca di commettere un atto di interferenza illecita, devono essere adottate misure di sicurezza appropriate onde impedire la commissione di tale atto.
4. Il trasporto di armi a bordo di aeromobili è vietato a meno che lo Stato membro interessato non abbia rilasciato un'apposita autorizzazione e che siano stati rispettati tutti i prescritti requisiti di sicurezza.
5. Gli agenti addetti alla sicurezza del volo possono essere posti a bordo di un aeromobile soltanto se sono state osservate le prescritte condizioni di sicurezza e di formazione. Gli Stati membri si riservano il diritto di non autorizzare l'impiego di agenti della sicurezza su voli di vettori aerei ai quali hanno rilasciato la loro licenza.
6. I paragrafi da 1 a 5 si applicano esclusivamente ai vettori aerei comunitari.

11. ASSUNZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE

1. Le persone che effettuano i controlli, i controlli di accesso o altri controlli di sicurezza, o che sono responsabili dell'esecuzione di tali controlli, devono essere assunte, addestrate e certificate secondo modalità atte a garantirne l'idoneità all'impiego che esercitano e la competenza a espletare le mansioni che vengono loro assegnate.
2. Le persone diverse dai passeggeri che devono accedere alle aree sterili devono ricevere una formazione sulla sicurezza prima che venga loro rilasciato il tesserino di riconoscimento aeroportuale o il tesserino di riconoscimento di membro dell'equipaggio.
3. La formazione di cui ai punti 1 e 2 è iniziale e permanente.
4. Gli istruttori addetti alla formazione delle persone di cui ai punti 1 e 2 devono essere in possesso delle prescritte qualifiche.

12. ATTREZZATURE DI SICUREZZA

Le attrezzature utilizzate per il controllo, il controllo di accesso e gli altri controlli di sicurezza devono essere in condizione di effettuare i controlli di sicurezza prescritti.