

REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 marzo 2008

che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002

(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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

sentito il Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾, visto il progetto comune approvato dal Comitato di conciliazione il 16 gennaio 2008,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di proteggere le persone ed i beni nell'Unione europea è opportuno impedire che vengano commessi atti di interferenza illecita nei confronti di aeromobili civili che mettano in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile attraverso l'adozione di norme comuni per la tutela di quest'ultima. Questo obiettivo andrebbe conseguito istituendo regole e standard fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, nonché meccanismi atti a monitorarne il rispetto.
- (2) Nell'interesse della sicurezza dell'aviazione civile in generale, è opportuno fornire i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944.
- (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 ⁽³⁾. È necessario un approccio comune nel settore della sicurezza in materia di aviazione civile e occorre esaminare i mezzi più efficaci per prestare assistenza a seguito di atti terroristici aventi un impatto considerevole sul settore dei trasporti.

(4) Il contenuto del regolamento (CE) n. 2320/2002 andrebbe rivisto alla luce dell'esperienza maturata ed è opportuno abrogarlo e sostituirlo con il presente regolamento finalizzato a semplificare, armonizzare e chiarire le norme vigenti, nonché a migliorare i livelli di sicurezza.

(5) Considerata la necessità di assicurare una maggiore flessibilità nell'adozione delle misure e delle procedure di sicurezza in modo da tenere conto dell'evolversi della valutazione dei rischi e consentire l'introduzione di nuove tecnologie, è opportuno che il presente regolamento si limiti a definire i principi fondamentali delle misure che devono essere adottate per 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 presente regolamento si applichi agli aeroporti utilizzati dall'aviazione civile situati nel territorio di uno Stato membro, agli operatori che forniscono servizi in tali aeroporti ed ai soggetti che forniscono beni e/o servizi in tali aeroporti o tramite questi ultimi.

(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'Aja 1970) e della convenzione per la repressione degli atti illeciti nei confronti della sicurezza dell'aviazione civile (Montreal 1971), è opportuno che il presente regolamento riguardi anche 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) Ogni Stato membro si riserva di decidere se impiegare agenti responsabili della sicurezza sugli aeromobili registrati nel proprio territorio e su voli di vettori aerei ai quali ha rilasciato la licenza, nonché di garantire, conformemente al punto 4.7.7 dell'allegato 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale e a norma di tale convenzione, che detti agenti siano funzionari statali appositamente selezionati e addestrati, tenendo conto degli aspetti inerenti alla sicurezza a bordo di un aeromobile.

⁽¹⁾ GU C 185 dell'8.8.2006, pag. 17.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 15 giugno 2006 (GU C 300 E del 9.12.2006, pag. 463), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 2006 (GU C 70 E del 27.3.2007, pag. 21) e posizione del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 4 marzo 2008.

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

- (9) Le varie attività esercitate nel settore dell'aviazione civile non sono necessariamente soggette allo stesso livello di minaccia. Nel definire le norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea è opportuno tenere conto delle dimensioni dell'aeromobile, della natura dell'attività e/o della frequenza delle attività negli aeroporti, allo scopo di consentire deroghe.
- (10) È opportuno che agli Stati membri venga inoltre consentito, sulla base di una valutazione del rischio, di applicare misure più severe di quelle disposte dal presente regolamento.
- (11) È possibile che paesi terzi impongano l'osservanza di misure diverse da quelle stabilite dal presente regolamento in relazione a voli provenienti da un aeroporto situato in uno Stato membro e diretti ad un aeroporto di tale paese terzo, o che ne sorvolano il territorio. Tuttavia, fatti salvi eventuali accordi bilaterali dei quali la Comunità sia parte, è opportuno che la Commissione abbia la facoltà di valutare le misure imposte dal suddetto paese terzo.
- (12) Ciascuno Stato membro dovrebbe designare un'unica autorità responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione delle norme di sicurezza, anche nell'eventualità in cui al suo interno operassero due o più organismi competenti nel settore della sicurezza aerea.
- (13) Ciascuno Stato membro dovrebbe elaborare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile al fine di stabilire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea e precisare quali adempimenti siano prescritti agli operatori e agli altri soggetti. Inoltre, tutti gli operatori aeroportuali, i vettori aerei ed i soggetti che attuano norme per la sicurezza aerea dovrebbero redigere, attuare e mantenere aggiornato un programma di sicurezza al fine di garantire l'osservanza sia del presente regolamento sia di qualunque altro programma per la sicurezza dell'aviazione civile che essi siano tenuti ad applicare.
- (14) Per monitorare il rispetto del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro dovrebbe elaborare un programma nazionale idoneo a verificare il livello e la qualità della sicurezza dell'aviazione civile e garantirne l'osservanza.
- (15) Allo scopo di controllare l'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri nonché di formulare raccomandazioni atte a migliorare la sicurezza aerea, è opportuno che la Commissione effettui ispezioni, anche senza preavviso.
- (16) Di norma la Commissione dovrebbe pubblicare misure che abbiano un impatto diretto sui passeggeri. I provvedimenti attuativi che stabiliscono gli adempimenti e le procedure comuni atti a mettere in pratica le norme fondamentali comuni sulla sicurezza in materia di aviazione che contengono informazioni riservate sotto il profilo della sicurezza, così come i rapporti d'ispezione della Commissione e le risposte delle autorità competenti dovrebbero 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 ⁽¹⁾. Tali documenti non dovrebbero essere pubblicati, ma dovrebbero essere messi a disposizione solo degli operatori e dei soggetti legittimati a riceverli.
- (17) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento dovrebbero essere 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 ⁽²⁾.
- (18) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare misure di portata generale che modificano elementi non essenziali delle norme fondamentali comuni, integrandole, di individuare criteri che permettano agli Stati membri di derogare da suddette norme e di adottare misure di sicurezza alternative e di definire le specifiche dei programmi nazionali di controllo della qualità. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (19) Ove, per imperativi motivi d'urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere osservati, la Commissione dovrebbe poter ricorrere alla procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE ai fini dell'adozione di norme comuni per la salvaguardia dell'aviazione civile.
- (20) È opportuno perseguire l'obiettivo del sistema di sicurezza unico («one-stop security») per tutti i voli che si svolgono all'interno dell'Unione europea.
- (21) Inoltre, non dovrebbe essere necessario sottoporre a nuovi controlli i passeggeri o i loro bagagli in arrivo su un volo proveniente da un paese terzo che abbia standard di sicurezza per l'aviazione civile equivalenti a quelli stabiliti dal presente regolamento. Pertanto, senza pregiudizio del diritto di ciascun Stato membro di applicare misure più rigorose o delle rispettive competenze della Comunità e degli Stati membri, si dovrebbero incoraggiare decisioni della Commissione, e se necessario, accordi tra la Comunità e i paesi terzi che riconoscano che le norme di sicurezza applicate nel paese terzo sono equivalenti alle norme comuni, poiché tali accordi promuovono il sistema di sicurezza unico («one-stop security»).
- (22) Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione di norme relative alla sicurezza (safety) del trasporto aereo, incluse quelle relative al trasporto di merci pericolose.

⁽¹⁾ GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione 2006/548/CE, Euratom (GU L 215 del 5.8.2006, pag. 38).

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- (23) Dovrebbero essere previste sanzioni per le violazioni delle disposizioni del presente regolamento. Tali sanzioni, di natura civile o amministrativa, dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (24) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Giberterra, concordata a Cordoba il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Giberterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto di Giberterra adottata a Londra il 2 dicembre 1987, ed il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (25) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire la salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e la definizione di criteri per un'interpretazione comune della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,
- b) a tutti gli operatori, compresi i vettori aerei, che forniscono servizi negli aeroporti di cui alla lettera a);
- c) a tutti i soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea operanti in locali situati all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale, che forniscono beni e/o prestano servizi nell'ambito degli aeroporti di cui alla lettera a) o tramite essi.
2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Giberterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa sulla sovranità del territorio in cui sorge detto aeroporto.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «aviazione civile»: qualsiasi operazione aerea effettuata con aeromobili civili, escludendo quelle effettuate con aeromobili di Stato di cui all'articolo 3 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale;
- 2) «sicurezza aerea»: combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza;
- 3) «operatore»: persona, organizzazione o impresa che presta o offre i propri servizi in operazioni di trasporto aereo;
- 4) «vettore aereo»: impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio valida o documento equivalente;
- 5) «vettore aereo comunitario»: vettore aereo titolare di una valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro a norma del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei ⁽¹⁾;
- 6) «soggetto»: persona, organizzazione o impresa diversa da un operatore;
- 7) «articoli proibiti»: armi, esplosivi od altri dispositivi, articoli o sostanze pericolosi che possono essere utilizzati per commettere un atto di interferenza illecita che metta in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile;
- 8) «controllo (screening)»: applicazione di mezzi tecnici o di altro tipo atti a identificare e/o rilevare la presenza di articoli proibiti;

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivi

1. Il presente regolamento stabilisce norme comuni per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza.

Esso fornisce inoltre i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale.

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

- a) la definizione di regole e norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea;
- b) l'istituzione di meccanismi atti a monitorarne il rispetto.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:

- a) a tutti gli aeroporti o parti di aeroporti situati nel territorio di uno Stato membro che non siano utilizzati esclusivamente per scopi militari;

⁽¹⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

- 9) «controllo di sicurezza»: applicazione di mezzi in grado di impedire l'introduzione di articoli proibiti;
- 10) «controllo d'accesso»: applicazione di sistemi che consentono di impedire l'entrata di persone e/o veicoli non autorizzati;
- 11) «area lato volo (airside)»: area di manovra di un aeroporto, terreni ed edifici adiacenti, o parti di essi, l'accesso ai quali è limitato;
- 12) «area lato terra (landside)»: parti di aeroporto, terreni adiacenti ed edifici o parti di edifici che non si trovano nell'area lato volo (airside);
- 13) «area sterile (security restricted area)»: parte di area lato volo ove, oltre alle limitazioni all'accesso, sono adottate ulteriori misure di sicurezza;
- 14) «area 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;
- 15) «controllo dei precedenti personali (background check)»: controllo documentato dell'identità e della storia personale di un individuo, compresi gli eventuali precedenti penali, effettuato allo scopo di valutare l'idoneità di tale persona ad accedere alle aree sterili senza scorta;
- 16) «passeggeri, bagagli, merci o posta in transito indiretto»: passeggeri, bagagli, merci o posta che partono con un aeromobile diverso rispetto a quello con cui sono arrivati;
- 17) «passeggeri, bagagli, merci o posta in transito diretto»: passeggeri, bagagli, merci o posta che partono con lo stesso aeromobile con il quale sono arrivati;
- 18) «passeggero potenzialmente pericoloso»: passeggero che sia stato espulso, o che non si reputa possa essere ammesso per ragioni connesse alla politica dell'immigrazione o che sia sottoposto a provvedimenti restrittivi della libertà personale;
- 19) «bagaglio a mano»: bagaglio destinato ad essere trasportato nella cabina dell'aeromobile;
- 20) «bagaglio da stiva»: bagaglio destinato ad essere trasportato nella stiva dell'aeromobile;
- 21) «bagaglio da stiva accompagnato»: bagaglio trasportato nella stiva dell'aeromobile, sullo stesso volo sul quale viaggia il relativo passeggero;
- 22) «posta del vettore aereo»: posta di cui un vettore aereo costituisca sia il mittente che il destinatario;
- 23) «materiale del vettore aereo»: materiale di cui un vettore aereo costituisca sia il mittente che il destinatario ovvero materiale utilizzato da un vettore aereo;
- 24) «posta»: spedizioni costituite da corrispondenza e altri articoli consegnati dai servizi postali e destinati ad essere trasmessi ai servizi postali, con esclusione della posta del vettore aereo, conformemente alle norme dell'Unione postale universale;
- 25) «merci»: beni destinati a essere trasportati nell'aeromobile, diversi dai bagagli, dalla posta, dalla posta del vettore aereo, dal materiale del vettore aereo e dalle provviste di bordo;
- 26) «agente regolamentato»: vettore aereo, agente, spedizioniere o qualunque altro soggetto che garantisce l'effettuazione di controlli di sicurezza sulle merci o sulla posta;
- 27) «mittente conosciuto»: mittente da cui originano merci o posta soggette a procedure conformi a norme e disposizioni comuni di sicurezza tali da consentire il trasporto della merce o della posta in questione su aeromobili di qualsiasi tipo;
- 28) «mittente responsabile»: mittente da cui originano merci o posta soggette a procedure conformi a norme e disposizioni tali da consentire il trasporto della merce o della posta in questione su aeromobili rispettivamente cargo o postali;
- 29) «controllo di sicurezza dell'aeromobile (check)»: ispezione delle parti interne dell'aeromobile alle quali i passeggeri possono avere avuto accesso, unitamente all'ispezione della stiva dell'aeromobile, allo scopo di rilevare la presenza di articoli proibiti o di altri segni di interferenza illecita nell'aeromobile;
- 30) «ispezione di sicurezza dell'aeromobile (search)»: ispezione dell'interno dell'aeromobile e delle parti esterne accessibili di esso allo scopo di rilevare la presenza di articoli proibiti e di altri segni di interferenza illecita che mettano in pericolo la sicurezza dell'aeromobile;
- 31) «agente responsabile della sicurezza in volo (in-flight security officer)»: persona assunta da uno Stato per viaggiare su un aeromobile di un vettore aereo titolare di licenza rilasciata dallo stesso Stato allo scopo di proteggere l'aeromobile e i suoi occupanti da atti di interferenza illecita che mettano a rischio la sicurezza del volo.

Articolo 4

Norme fondamentali comuni

1. Le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza sono riportate nell'allegato.

Ulteriori norme fondamentali comuni non previste all'entrata in vigore del presente regolamento dovrebbero essere aggiunte all'allegato secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato.

2. Le disposizioni generali intese a modificare, integrandoli, elementi non essenziali delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

Tali disposizioni generali riguardano:

- a) i metodi consentiti per l'effettuazione dei controlli;
- b) le categorie di articoli che possono essere proibiti;
- c) per quanto riguarda il controllo d'accesso, i motivi che giustificano l'accesso all'area lato volo e alle aree sterili;
- d) i metodi consentiti per l'ispezione dei veicoli, lo screening di sicurezza degli aeromobili e le ispezioni degli stessi;
- e) i criteri per il riconoscimento dell'equivalenza delle norme di sicurezza dei paesi terzi;
- f) le condizioni alle quali le merci e la posta sono sottoposte allo screening o ad altri controlli di sicurezza, nonché i processi per l'approvazione o la designazione degli agenti regolamentati, dei mittenti conosciuti e dei mittenti responsabili;
- g) le condizioni alle quali la posta e il materiale del vettore aereo sono sottoposti allo screening o ad altri controlli di sicurezza;
- h) le condizioni alle quali le provviste di bordo e le forniture per l'aeroporto sono sottoposte allo screening o ad altri controlli di sicurezza, nonché le procedure per l'approvazione o la designazione dei fornitori regolamentati e dei fornitori conosciuti;
- i) i criteri per la definizione di parti critiche delle aree sterili;
- j) i criteri per la selezione del personale e i metodi di addestramento;
- k) le condizioni alle quali si possono applicare procedure speciali di sicurezza o esenzioni dai controlli di sicurezza; e
- l) le disposizioni generali intese a modificare, integrandoli, elementi non essenziali delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1, non previste alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Per imperativi motivi d'urgenza, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 19, paragrafo 4.

3. Le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 e le disposizioni generali di cui al paragrafo 2 sono stabilite secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

Esse comprendono:

- a) i requisiti e le procedure per lo screening;
- b) un elenco degli articoli proibiti;
- c) i requisiti e le procedure per il controllo d'accesso;
- d) i requisiti e le procedure per l'ispezione dei veicoli, il controllo di sicurezza dell'aeromobile e l'ispezione di sicurezza dello stesso;
- e) le decisioni di riconoscimento dell'equivalenza delle norme di sicurezza applicate in un paese terzo;
- f) riguardo alle merci e alla posta, le procedure per l'approvazione o la designazione degli agenti regolamentati, dei mittenti conosciuti e dei mittenti responsabili e gli obblighi che questi sono tenuti a soddisfare;
- g) i requisiti e le procedure per i controlli di sicurezza della posta e del materiale dei vettori;
- h) riguardo alle provviste di bordo e alle forniture per l'aeroporto, le procedure per l'approvazione o la designazione dei fornitori regolamentati e dei fornitori conosciuti e gli obblighi che questi sono tenuti a soddisfare;
- i) la definizione di parti critiche delle aree sterili;
- j) la selezione del personale e i requisiti di addestramento;
- k) le procedure speciali di sicurezza o le esenzioni dai controlli di sicurezza;
- l) le specifiche tecniche e le procedure per l'approvazione e l'uso delle attrezzature di sicurezza; e
- m) i requisiti e le procedure concernenti i passeggeri potenzialmente pericolosi.

4. La Commissione, modificando il presente regolamento mediante una decisione secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3, stabilisce i criteri che consentono agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 e di adottare misure alternative di sicurezza atte a garantire un adeguato livello di protezione sulla base di una specifica valutazione del rischio. Queste misure alternative sono giustificate da motivazioni connesse alle dimensioni dell'aeromobile o attinenti alla natura, ampiezza o frequenza delle operazioni o di altre attività pertinenti.

Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 19, paragrafo 4.

Gli Stati membri informano la Commissione di tali misure.

5. Gli Stati membri garantiscono l'applicazione sul rispettivo territorio delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1. Se uno Stato membro ha motivo di ritenere che il livello di sicurezza sia stato compromesso a causa di una violazione della sicurezza, esso garantisce l'adozione di azioni appropriate e tempestive per rimediare a tale violazione e garantire la continuità della sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 5

Costi inerenti alla sicurezza

Fatte salve le pertinenti norme di diritto comunitario, ciascuno Stato membro può stabilire in quali circostanze e in che misura i costi delle misure di sicurezza adottate a norma del presente regolamento al fine di proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita debbano essere a carico dello Stato, delle autorità aeroportuali, dei vettori aerei, di altri organi responsabili o degli utenti. Ove opportuno ed in conformità del diritto comunitario, gli Stati membri possono contribuire, con gli utenti, ai costi delle misure di sicurezza più severe adottate a norma del presente regolamento. Nei limiti del possibile, qualsiasi tassa o trasferimento di costi inerenti alla sicurezza è direttamente collegato ai costi di fornitura dei servizi in questione ed è inteso ad assicurare esclusivamente il recupero dei pertinenti costi.

Articolo 6

Misure più severe applicate dagli Stati membri

1. Gli Stati membri possono applicare misure più severe rispetto alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4. L'adozione di tali misure avviene sulla base di una valutazione dei rischi e nel rispetto del diritto comunitario. Tali misure devono essere pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio preso in considerazione.

2. Gli Stati membri informano la Commissione di tali misure al più presto dopo la loro applicazione. Non appena riceve tali informazioni, la Commissione le trasmette agli altri Stati membri.

3. Gli Stati membri non sono tenuti ad informare la Commissione se le misure in questione si limitano ad uno specifico volo in una determinata data.

Articolo 7

Misure di sicurezza prescritte da paesi terzi

1. Fatti salvi eventuali accordi bilaterali di cui la Comunità sia parte, uno Stato membro notifica alla Commissione le misure prescritte da un paese terzo qualora esse differiscano dalle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 in relazione a voli in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro diretti verso tale paese terzo o che ne sorvolino il territorio.

2. Su richiesta dello Stato membro interessato o di propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione di qualsiasi misura notificata a norma del paragrafo 1 e, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, può elaborare un'appropriata risposta al paese terzo interessato.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano se:

- a) lo Stato membro interessato applica le misure in questione a norma dell'articolo 6; o
- b) la prescrizione del paese terzo si limita ad uno specifico volo in una determinata data.

Articolo 8

Cooperazione con l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

Fatto salvo l'articolo 300 del trattato, la Commissione può concludere con l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) un memorandum d'intesa in materia di audit, al fine di evitare doppioni nei controlli volti ad accertare che gli Stati membri ottemperino all'articolo 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale.

Articolo 9

Autorità competente

Se in uno Stato membro esistono due o più organismi competenti per la sicurezza dell'aviazione civile, esso designa un'unica autorità (in seguito denominata «l'autorità competente») responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4.

Articolo 10

Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile

1. Ciascuno Stato membro redige, attua e mantiene aggiornato un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Tale programma definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti.

2. L'autorità competente mette a disposizione degli operatori e dei soggetti che a suo giudizio hanno un legittimo interesse a riceverli i testi scritti delle parti appropriate del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, in funzione di un criterio basato sulla «necessità di sapere».

Articolo 11

Programma nazionale per il controllo della qualità

1. Ciascuno Stato membro redige, attua e mantiene aggiornato un programma nazionale per il controllo della qualità.

Tale programma mette in condizione lo Stato membro di controllare il livello di sicurezza dell'aviazione civile così da monitorare il rispetto delle disposizioni del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

2. Le specifiche del programma nazionale per il controllo della qualità sono adottate modificando il presente regolamento con l'aggiunta di un allegato secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 19, paragrafo 4.

Il programma consente la pronta individuazione e la correzione delle carenze riscontrate. Prevede altresì che tutti gli aeroporti, gli operatori e i soggetti responsabili dell'attuazione delle norme di sicurezza del trasporto aereo situati nel relativo Stato membro siano sottoposti a regolare monitoraggio da parte dell'autorità competente da effettuarsi direttamente o sotto la sorveglianza dell'autorità stessa.

Articolo 12

Programma per la sicurezza degli aeroporti

1. Ogni operatore aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza dell'aeroporto.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che l'operatore aeroportuale deve seguire per rispettare il presente regolamento e il programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro in cui è situato l'aeroporto.

Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali l'operatore aeroportuale deve vigilare sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Il programma di sicurezza aeroportuale è presentato all'autorità competente che, se del caso, può adottare ulteriori misure.

Articolo 13

Programma per la sicurezza del vettore aereo

1. Ogni vettore aereo redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza del vettore aereo.

Il programma descrive i metodi e le procedure che il vettore aereo deve seguire per ottemperare alle disposizioni del presente regolamento e a quelle del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro a partire dal quale esso effettua la prestazione di servizi.

Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il vettore aereo deve vigilare sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Su richiesta il programma per la sicurezza del vettore aereo è presentato all'autorità competente, che, se del caso, può adottare ulteriori misure.

3. Allorché un programma per la sicurezza di un vettore aereo comunitario è stato convalidato dall'autorità competente dello Stato membro che rilascia a tale vettore la licenza d'esercizio, tutti gli altri Stati membri riconoscono che tale vettore aereo soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 1. Questo non pregiudica il diritto di uno Stato membro di richiedere a qualsiasi vettore aereo dettagli riguardo l'attuazione:

- a) delle misure di sicurezza applicate da tale Stato membro a norma dell'articolo 6; e/o
- b) di procedure locali applicabili negli aeroporti serviti.

Articolo 14

Programma di sicurezza degli altri soggetti

1. Ogni altro soggetto che, in virtù del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di cui all'articolo 10, è tenuto ad applicare norme per la sicurezza aerea, redige, attua e mantiene aggiornato un programma di sicurezza.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per rispettare il programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro limitatamente alle operazioni effettuate dal soggetto in questione in tale Stato membro.

Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il soggetto stesso deve vigilare sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Su richiesta, il programma di sicurezza del soggetto che applica le norme per la sicurezza aerea è presentato all'autorità competente che può adottare, se del caso, ulteriori misure.

Articolo 15

Ispezioni della Commissione

1. La Commissione, con la collaborazione dell'autorità competente dello Stato membro interessato, effettua ispezioni, incluse quelle degli aeroporti, degli operatori e dei soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea, per controllare l'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare la sicurezza aerea. A tale scopo l'autorità competente notifica per iscritto alla Commissione l'elenco di tutti gli aeroporti aperti al traffico aereo civile situati nel proprio territorio, diversi da quelli contemplati nell'articolo 4, paragrafo 4.

Le modalità per lo svolgimento delle ispezioni della Commissione sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

2. Le ispezioni effettuate dalla Commissione presso aeroporti, operatori e soggetti che applicano le norme per la sicurezza aerea sono effettuate senza preavviso. La Commissione, prima di un'ispezione, informa lo Stato membro interessato con sufficiente anticipo.

3. Tutti i rapporti di ispezione della Commissione sono comunicati all'autorità competente dello Stato membro interessato, la quale, nella sua risposta, indica le misure correttive corrispondenti ad ogni carenza riscontrata.

Il rapporto di ispezione e la risposta dell'autorità competente vengono successivamente comunicati all'autorità competente degli altri Stati membri.

Articolo 16

Relazione annuale

La Commissione trasmette ogni anno al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri una relazione che informa i destinatari in merito all'applicazione del presente regolamento e al suo impatto sul miglioramento della sicurezza aerea.

Articolo 17

Gruppo consultivo delle parti interessate

Fermo restando il ruolo del comitato di cui all'articolo 19, la Commissione istituisce un «gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza aerea», composto di organizzazioni europee rappresentative operanti nell'ambito della sicurezza aerea o da essa direttamente interessate. Il ruolo di detto gruppo è esclusivamente di fornire consulenza alla Commissione. Il comitato di cui all'articolo 19 tiene informato il gruppo consultivo delle parti interessate durante l'intero processo di regolamentazione.

Articolo 18

Diffusione delle informazioni

Come norma generale, la Commissione pubblica le misure che hanno un impatto diretto sui passeggeri. Tuttavia i documenti di seguito riportati sono considerati «informazioni classificate UE» ai sensi della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom:

- le disposizioni e le procedure di cui agli articoli 4, paragrafi 3 e 4, articolo 6, paragrafo 1, e articolo 7, paragrafo 1, qualora contengano informazioni di sicurezza riservate;
- i rapporti di ispezione della Commissione e le risposte delle autorità competenti di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

Articolo 19

Procedura di comitato

- La Commissione è assistita da un comitato.
- 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 medesima.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato ad un mese.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2, 4 e 6, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 20

Accordi tra Comunità e paesi terzi

Se del caso e in conformità al diritto comunitario, agli accordi che riconoscono che le norme di sicurezza applicate nel paese terzo sono equivalenti alle norme della Comunità si potrebbero prevedere accordi in materia di aviazione stipulati tra la Comunità e un paese terzo a norma dell'articolo 300 del trattato, al fine di promuovere l'obiettivo del sistema di sicurezza unico per tutti i voli tra l'Unione europea e i paesi terzi.

Articolo 21

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne il rispetto. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 22

Relazioni della Commissione in materia di finanziamento

Anteriormente al 31 dicembre 2008 la Commissione presenterà una relazione sui principi del finanziamento dei costi delle misure di sicurezza per l'aviazione civile. La relazione esaminerà quali provvedimenti si debbano prendere per assicurare che i diritti per le misure di sicurezza siano utilizzati esclusivamente per coprire i costi inerenti alla sicurezza, nonché per migliorare la trasparenza di detti diritti. La relazione definirà inoltre i principi da applicare per fare in modo che non vi sia distorsione di concorrenza tra aeroporti e tra vettori aerei, nonché i vari metodi atti ad assicurare la protezione del consumatore con riguardo alla ripartizione dei costi delle misure di sicurezza tra i contribuenti e gli utenti. La relazione della Commissione sarà corredata, se opportuno, di una proposta legislativa.

Articolo 23

Abrogazione

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

*Articolo 24***Entrata in vigore**

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

2. Esso si applica a decorrere dalla data specificata nelle disposizioni di applicazione adottate secondo le procedure di cui all'articolo 4, paragrafi 2 e 3, ma non oltre 24 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.

3. In deroga al paragrafo 2, l'articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4, l'articolo 8, l'articolo 11, paragrafo 2, l'articolo 15, paragrafo 1, secondo comma, l'articolo 17, l'articolo 19 e l'articolo 22 si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

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

Fatto a Strasburgo, addì 11 marzo 2008.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio
Il presidente
J. LENARČIČ

ALLEGATO

NORME FONDAMENTALI COMUNI PER LA PROTEZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE DA 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 nuove infrastrutture aeroportuali o nella modifica di quelle esistenti si devono osservare integralmente le prescrizioni per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui al presente allegato e ai relativi provvedimenti attuativi.
2. Negli aeroporti devono essere definite le seguenti aree:
 - a) area lato terra (landside);
 - b) area lato volo (airside);
 - c) aree sterili (security restricted areas); e
 - d) parti critiche delle aree sterili.

1.2. Controlli d'accesso

1. L'accesso all'area lato volo deve essere limitato in modo tale da impedire che persone e veicoli non autorizzati possano accedervi.
2. L'accesso alle aree sterili deve essere controllato in modo tale da assicurare che persone e veicoli non autorizzati non possano accedervi.
3. Alle persone e ai veicoli può essere consentito l'accesso all'area lato volo e alle aree sterili solo se soddisfano le condizioni di sicurezza prescritte.
4. Qualsiasi persona, compresi i membri dell'equipaggio, deve avere superato il controllo dei precedenti personali prima di ottenere il tesserino d'ingresso in aeroporto o il tesserino di riconoscimento come membro di equipaggio che autorizzi l'accesso alle aree sterili senza scorta.

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

1. Le persone diverse dai passeggeri, così come gli oggetti da queste trasportati, devono essere sottoposti a controlli a campione continui all'ingresso nelle aree sterili allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in tali aree.
2. Tutte le persone diverse dai passeggeri, così come gli oggetti da queste trasportati, devono essere sottoposti a controlli all'atto dell'ingresso nelle parti critiche delle aree sterili allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in tali aree.

1.4. Ispezione dei veicoli

I veicoli che entrano in un'area sterile devono essere ispezionati allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in tali aree.

1.5. Sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici

Gli aeroporti e, se del caso, le aree adiacenti con accesso al pubblico devono essere sottoposti a sorveglianza, pattugliamento e ad altri controlli fisici allo scopo di individuare eventuali comportamenti sospetti di persone, rilevare i punti vulnerabili che potrebbero essere utilizzati per compiere atti di interferenza illecita e dissuadere chiunque dall'effettuarli.

2. AREE DELIMITATE AEROPORTUALI

Gli aeromobili parcheggiati nelle aree delimitate dell'aeroporto alle quali si applicano le misure alternative di cui all'articolo 4, paragrafo 4, devono essere tenuti separati dagli aeromobili ai quali si applicano integralmente le norme fondamentali comuni, allo scopo di garantire che non vengano compromessi i livelli di sicurezza stabiliti per questi ultimi, nonché per i passeggeri, i bagagli, le merci e la posta da essi trasportati.

3. SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

1. Prima della partenza, ogni aeromobile dev'essere sottoposto ad un controllo di sicurezza o ispezione di sicurezza dell'aeromobile allo scopo di assicurare che nessun articolo proibito sia presente a bordo. Un aeromobile in transito può essere sottoposto ad altre misure appropriate.
2. Ogni aeromobile deve essere protetto da interferenze non autorizzate.

4. PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

4.1. Controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano

1. Tutti i passeggeri originanti, i passeggeri in transito diretto e i passeggeri in transito indiretto, nonché il loro bagaglio a mano devono essere sottoposti a controllo (*screening*) allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili ed a bordo degli aeromobili.
2. I passeggeri in transito indiretto 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 ritenere che tali passeggeri ed il relativo bagaglio a mano siano stati sottoposti a controlli di livello inferiore rispetto alle norme fondamentali comuni;
 - b) arrivino da un paese terzo le cui norme di sicurezza sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
3. I passeggeri in transito ed il loro bagaglio a mano possono essere esentati dal controllo, qualora:
 - a) rimangano a bordo dell'aeromobile; o
 - b) non siano entrati in contatto con passeggeri in partenza, già controllati, diversi da quelli destinati a imbarcarsi sullo stesso aeromobile; o
 - c) arrivino da uno Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che tali passeggeri ed il relativo bagaglio a mano siano stati sottoposti a controlli di livello inferiore rispetto alle norme fondamentali comuni; o
 - d) arrivino da un paese terzo ove i livelli di sicurezza adottati sono riconosciuti equivalenti alle norme fondamentali comuni secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

4.2. Protezione dei passeggeri e del bagaglio a mano

1. I passeggeri e il rispettivo 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 già stati sottoposti a controllo devono restare separati dai passeggeri in arrivo, a meno che:
 - a) i passeggeri in arrivo provengano da uno Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che tali passeggeri e il rispettivo bagaglio a mano siano stati sottoposti a controlli di livello inferiore rispetto alle norme fondamentali comuni; o
 - b) i passeggeri in arrivo provengano da un paese terzo i cui livelli di sicurezza siano riconosciuti equivalenti alle norme fondamentali comuni secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

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, allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili ed a bordo dell'aeromobile.
2. Il bagaglio da stiva in transito indiretto può essere dispensato dal controllo, qualora:
 - a) provenga da un altro Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che esso sia stato sottoposto a controlli di livello inferiore rispetto alle norme fondamentali comuni; o
 - b) arrivi da un paese terzo i cui livelli di sicurezza siano riconosciuti equivalenti alle norme fondamentali comuni secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
3. Il bagaglio da stiva in transito può essere esentato 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 da interferenze non autorizzate dal momento in cui è sottoposto a controllo o preso in custodia dal vettore, a seconda di quale operazione sia effettuata prima, fino alla partenza dell'aeromobile sul quale deve essere trasportato.

5.3. **Riconcilio dei bagagli**

1. Ogni bagaglio da stiva deve essere identificato come accompagnato o non accompagnato.
2. Il bagaglio da stiva non accompagnato non può essere trasportato, a meno che non sia trasportato con aeromobile diverso da quello del relativo passeggero per ragioni indipendenti dalla volontà del passeggero stesso, oppure sia stato sottoposto ad appropriati controlli di sicurezza.

6. MERCI E POSTA

6.1. **Controlli di sicurezza delle merci e della posta**

1. Tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile. Un vettore aereo non accetterà di trasportare con aeromobile merci o posta a meno che esso stesso non abbia effettuato i controlli in questione ovvero l'effettuazione di essi sia stata confermata e attestata da un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente responsabile.
2. Le merci e la posta in transito indiretto possono essere sottoposte a controlli di sicurezza alternativi, secondo modalità da precisare in un provvedimento attuativo.
3. Le merci e la posta in transito possono essere esentate dai controlli di sicurezza se rimangono a bordo dell'aeromobile.

6.2. **Protezione delle merci e della posta**

1. Le merci e la posta destinate ad essere trasportate su un aeromobile devono essere protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza fino alla partenza dell'aeromobile sul quale devono essere trasportate.
2. Le merci e la posta non adeguatamente protette da contatti non autorizzati dopo aver effettuato i controlli di sicurezza devono essere sottoposte a controllo (screening).

7. POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI

La posta e il materiale dei vettori aerei sono sottoposti a controlli di sicurezza e successivamente protetti fino al momento dell'imbarco, allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nell'aeromobile.

8. FORNITURE DI BORDO

Le forniture di bordo, compreso il cibo e le bevande (*catering*), destinate al trasporto o all'utilizzo a bordo di un aeromobile, sono sottoposte a controlli di sicurezza e successivamente protette fino all'imbarco allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nell'aeromobile.

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 imposte o tasse (*duty free shops*), devono essere sottoposte a controlli di sicurezza allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in queste aree.

10. MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO

1. Ferme restando le norme applicabili per la sicurezza aerea:
 - a) durante il volo deve essere impedito l'ingresso nella cabina di pilotaggio alle persone non autorizzate;
 - b) durante il volo i passeggeri potenzialmente pericolosi devono essere sottoposti ad adeguate misure di sicurezza.
2. Per impedire atti di interferenza illecita durante il volo devono essere adottate misure di sicurezza appropriate, quali l'addestramento del personale di condotta e del personale di cabina.
3. È vietato il trasporto di armi, eccezion fatta per quelle trasportate in stiva, a bordo di un aeromobile, a meno che non siano state soddisfatte le condizioni di sicurezza in conformità alle legislazioni nazionali e che gli Stati interessati non abbiano rilasciato un'autorizzazione.
4. Il paragrafo 3 si applica anche agli agenti responsabili della sicurezza in volo (*flight security officers*), se questi portano armi.

11. SELEZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE

1. Le persone che effettuano lo screening, i controlli di accesso o altri controlli di sicurezza, o che sono responsabili dell'esecuzione di tali controlli, devono essere selezionate, addestrate e, se del caso, abilitate, così da garantire la loro idoneità all'attività in questione, nonché la loro competenza ad adempiere alle funzioni assegnate.
2. Le persone diverse dai passeggeri che devono accedere alle aree sterili devono ricevere una formazione sulla sicurezza prima di ottenere un tesserino d'ingresso in aeroporto o un tesserino di riconoscimento come membro di equipaggio.
3. La formazione di cui ai punti 1 e 2 è effettuata mediante un'attività iniziale e successivi aggiornamenti periodici.
4. Gli istruttori addetti alla formazione delle persone di cui ai punti 1 e 2 devono essere in possesso della prescritta qualifica.

12. ATTREZZATURE DI SICUREZZA

Le attrezzature utilizzate per lo screening, il controllo d'accesso e gli altri controlli di sicurezza devono ottemperare alle specifiche determinate e devono essere idonee ad effettuare i controlli di sicurezza previsti.
