



CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 29 marzo 2006 (03.04)
(OR. EN)

7910/06

Fascicolo interistituzionale:
2005/0191 (COD)

AVIATION 48
CODEC 293

RELAZIONE

del: Segretariato generale

alle: Delegazioni

n. doc. prec.: 7328/06 AVIATION 39 CODEC 241

n. prop. Com: 12588/05 AVIATION 129 CODEC 787

Oggetto: **Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile**
– **Orientamento generale**

Si allega per le delegazioni il testo della summenzionata proposta sul quale, nella sessione del 27 marzo 2006, il Consiglio è pervenuto all'unanimità ad un orientamento generale in attesa del risultato dell'esame del Parlamento europeo in prima lettura.

Va rilevato che il Regno Unito mantiene ancora una riserva d'esame parlamentare.

La Commissione ha presentato le seguenti dichiarazioni da iscrivere nel processo verbale della sessione del Consiglio nella quale sarà alla fine adottato il regolamento:

Articolo 5, paragrafi 2 e 3 (soppressi) - "Misure più severe applicate dagli Stati membri"

"La Commissione si compiace dell'ampio sostegno del Consiglio a favore della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile.

La Commissione è favorevole alla ricerca del migliore compromesso possibile tra il Parlamento europeo e il Consiglio nelle prossime fasi della procedura e conferma di essere disposta a proseguire gli sforzi a tal fine.

La Commissione non ritiene tuttavia opportuno, per il momento, modificare la sua proposta finché il Parlamento europeo non abbia formulato il suo parere, in particolare sulle disposizioni relative all'attuazione della procedura di comitato per quanto riguarda l'esame dell'applicazione di misure più severe da parte degli Stati membri e la relativa autorizzazione".

Articolo 6 - "Misure di sicurezza prescritte da paesi terzi"

"Nel decidere se agire o meno di propria iniziativa, la Commissione prenderà in considerazione se la richiesta riguarda specificamente lo Stato membro notificante oppure se è stata o sarà probabilmente rivolta anche ad altri Stati membri".

Articolo 20 - "Entrata in vigore"

"Durante il periodo che intercorre tra la data di entrata in vigore del presente regolamento e la data di applicazione dell'articolo 11, la Commissione intende interpretare ed esplicitare l'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 2320/2002 alla luce dell'articolo 11 del presente regolamento".

Allegato - Capitolo 6 "Merci e posta"

"La Commissione riconosce che la posta è un tipo di merce particolare, che pertanto dovrebbe essere sottoposto a controlli di sicurezza specifici. Tali controlli dovrebbero essere proporzionali al livello di rischio e cercare di non nuocere agli obblighi sia commerciali sia di servizio pubblico nel settore delle poste.

I requisiti specifici per i controlli di sicurezza applicabili alla posta saranno stabiliti nella legislazione di attuazione, ma la Commissione riconosce che giustamente il settore postale desidera disporre di norme stabili. Di conseguenza, la Commissione intende che la legislazione di attuazione si basi sui requisiti di sicurezza CE esistenti in materia di posta e che in particolare mantenga inizialmente le norme specifiche per la posta destinate al trasporto su aeromobili postali.

La Commissione si impegna inoltre a presentare il progetto di norme di applicazione per la posta prima dell'abrogazione del regolamento (CE) n. 2320/2002 e dei suoi atti di esecuzione, al fine di garantire la continuità sostituendo immediatamente gli atti abrogati."

Allegato - Capitolo 10 "Misure per la sicurezza in volo"

"In relazione ai paragrafi 4 e 5 del punto 10 la Commissione desidera chiarire che essa non intende imporre agli Stati membri né un obbligo né un divieto di accettare la detenzione di armi a bordo degli aeromobili. La Commissione riconosce a ciascuno Stato membro la facoltà di stabilire quando la detenzione di armi a bordo di aeromobili è ammessa ai fini di un eventuale utilizzo da parte di pubblici ufficiali."

Progetto di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile¹
(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 Commissione²,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³,
visto il parere del Comitato delle regioni⁴,
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁵,
considerando quanto segue⁶:

- (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 obiettivo andrebbe conseguito istituendo norme e disposizioni comuni sulla sicurezza aerea, nonché meccanismi atti a controllarne l'osservanza.
- (2) Nell'interesse della sicurezza dell'aviazione civile in generale, è opportuno istituire la base per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944 (versione dell'aprile 2002).

¹ Il 27 marzo 2006 COMM ha informato il Consiglio che sta elaborando una comunicazione sugli aspetti finanziari, che dovrebbe essere pronta per la fine del 2006.

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ Ad eccezione dei considerando 7bis, 17bis, 18 e 19, i considerando non sono ancora stati esaminati. L'esame, che includerà l'allineamento dei considerando con gli articoli, avrà luogo dopo che il Consiglio sarà giunto ad un accordo sull'articolato.

- (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 ⁷.
- (4) Il contenuto del regolamento (CE) n. 2320/2002 andrebbe rivisto alla luce dell'esperienza maturata ed è opportuno sostituirlo con un nuovo atto legislativo finalizzato a semplificare, armonizzare e chiarire le norme vigenti, nonché a migliorare i livelli di sicurezza.
- (5) Considerata la necessità di disporre di una maggiore flessibilità nell'adottare misure e procedure di sicurezza in modo da tener conto dell'evolversi 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 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 nuovo atto si applichi agli aeroporti per l'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 a tali aeroporti o attraverso essi.
- (7) Fatte salve 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.
- (7bis) Ciascuno Stato membro può decidere autonomamente se ricorrere ad agenti responsabili della sicurezza sugli aeromobili registrati nel proprio territorio e sugli aeromobili di vettori aerei titolari di una licenza rilasciata da tale Stato membro.

⁷ GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

- (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 aerea è opportuno tener conto delle dimensioni dell'aeromobile, della natura dell'attività e/o della frequenza delle attività negli aeroporti, allo scopo di consentire deroghe.
- (9) 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. La Commissione dovrebbe tuttavia avere la facoltà 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 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 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 dovrebbe designare un'unica autorità responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione delle norme di sicurezza, anche laddove al suo interno operino due o più organismi con competenze nel campo della sicurezza aerea.
- (12) Ciascuno Stato membro dovrebbe 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 operatori aeroportuali, i vettori aerei e i soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea dovrebbero istituire, attuare e mantenere un programma di sicurezza per garantire l'osservanza sia del nuovo atto sia di qualunque altro programma per la sicurezza dell'aviazione civile che trovi applicazione.

- (13) Per controllare l'osservanza delle disposizioni del nuovo atto e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro dovrebbero elaborare e far osservare un programma nazionale idoneo a verificare la qualità della sicurezza dell'aviazione civile.
- (14) Allo scopo di controllare l'applicazione, da parte degli Stati membri, del nuovo atto ed anche di formulare raccomandazioni per migliorare la sicurezza aerea, 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 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 interno⁸. Tali documenti non dovrebbero essere pubblicati e dovrebbero 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 dovrebbero 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 Commissione⁹.
- (17) Affinché i passeggeri e i bagagli in transito indiretto 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.
- (17bis) Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione di norme per la sicurezza aerea, sotto il profilo dell'incolumità delle persone, incluse quelle relative al trasporto di merci pericolose.

⁸ GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.

⁹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (18) Dovrebbero essere previste sanzioni per le violazioni delle disposizioni del presente regolamento. Tali sanzioni, che possono essere di natura civile o amministrativa, dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive,
- (19) Il Regno di Spagna e il Regno Unito, in una dichiarazione comune concordata il 2 dicembre 1987 a Londra dai ministri degli Affari esteri dei due paesi, hanno stipulato degli accordi in vista di una maggiore cooperazione sull'uso dell'aeroporto di Gibilterra, i quali a tutt'oggi non sono ancora operativi.

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'allegato 17 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 fondamentali comuni sulla sicurezza aerea;
 - b) meccanismi per il controllo della loro osservanza.

Articolo 2

Campo 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;
 - 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 dell'area aeroportuale, che forniscono beni e/o prestano servizi agli aeroporti o attraverso gli aeroporti di cui alla lettera a)

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

3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi previsti dalla dichiarazione comune resa dai ministri degli affari Esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano a produrre i loro effetti. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio a tale data.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "aviazione civile": qualsiasi operazione aerea effettuata con aeromobili civili, 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 o 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 o equivalente;
- 5) "vettore aereo comunitario": un vettore aereo titolare di una valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio ¹⁰;
- 5bis) "soggetto": una persona, un'organizzazione o un'impresa diversa dagli operatori di cui al punto 3);
- 6) "articoli proibiti": armi, esplosivi od 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 oggetti vietati;

¹⁰ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

- 8) "controllo di sicurezza": l'applicazione di sistemi che consentono di impedire l'introduzione di oggetti 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 essi, 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 applicate altre norme per la sicurezza aerea;
- 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 **registrato** dell'identità di una persona, compresi eventuali precedenti penali, effettuato allo scopo di valutare l'idoneità di tale persona ad accedere liberamente alle aree sterili;
- 15) "passeggeri, merci, bagagli o posta in transito indiretto": i passeggeri, le merci, i bagagli o la posta che partono su un aeromobile diverso da quello sul quale sono arrivati;
- 16) "passeggeri, merci, bagagli o posta in transito": i passeggeri, le merci, i bagagli o la posta che partono sullo stesso aeromobile con il quale sono arrivati;
- 17) "passeggero potenzialmente pericoloso": il passeggero espulso, non ammesso per ragioni di politica dell'immigrazione o sottoposto a provvedimenti restrittivi della libertà personale;

- 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 trasportato nella stiva dell'aeromobile, consegnato dal passeggero che viaggia sul medesimo volo;
- 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;
- (22bis) "posta": le spedizioni di corrispondenza e di altri oggetti consegnati dai servizi postali e a questi destinate conformemente alle norme dell'Unione postale universale (UPU);
- 23) "merci": i 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;
- 24) "agente regolamentato": il vettore aereo, l'agente, lo spedizioniere o qualunque altro soggetto che garantisce i controlli di sicurezza sulle merci o sulla posta conformemente al presente regolamento;
- 25) "mittente conosciuto": il mittente da cui provengono le merci o la posta per proprio conto e le cui procedure ottemperano alle regole e norme comuni di sicurezza in misura sufficiente per consentire il trasporto di tali merci o posta su aeromobili di qualsiasi tipo;
- 26) "mittente in conto presso lo spedizioniere": il mittente da cui provengono le merci o la posta per proprio conto e le cui procedure soddisfano le regole e norme di sicurezza in misura sufficiente per consentire il trasporto di tali merci o posta su aeromobili cargo o postali;
- 27) "controllo di sicurezza 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 oggetti vietati e di interferenze illecite nell'aeromobile;

- 28) "ispezione di sicurezza dell'aeromobile": l'ispezione dell'interno e dell'esterno accessibile dell'aeromobile allo scopo di rilevare la presenza di oggetti 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 fondamentali comuni

1. Le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita sono riportate nell'allegato.
2. Le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 sono stabilite secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Tali disposizioni 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 di sicurezza e delle ispezioni di sicurezza degli aeromobili;
- c) gli oggetti 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, merci e aeromobili 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.

3. La Commissione stabilisce, conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, i criteri che consentono agli Stati membri di derogare dalle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 e di adottare misure di sicurezza atte a garantire un adeguato livello di protezione sulla base di una valutazione del rischio locale. Queste misure alternative sono giustificate da motivi attinenti alle dimensioni dell'aeromobile o attinenti alla natura, alle dimensioni o alla frequenza delle operazioni o di altre attività pertinenti.

Gli Stati membri informano la Commissione di tali misure.

4. Gli Stati membri garantiscono l'osservanza nel loro 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 ovviare a tale violazione e garantire la continuità della sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 5

Misure più severe applicate dagli Stati membri

Gli Stati membri possono applicare misure più severe delle 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. Le misure più severe sono pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio di cui trattasi.

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.

Gli Stati membri non sono tenuti ad informare la Commissione se le misure in questione si limitano ad un volo determinato a una data determinata.

Articolo 6

Misure di sicurezza prescritte da paesi terzi

1. Fatti salvi eventuali accordi bilaterali di cui la Comunità sia parte, ciascuno Stato membro informa la Commissione delle misure prescritte dal paese terzo qualora divergano dalle norme fondamentali 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 ne sorvolano il territorio.
2. Su richiesta dello Stato membro interessato o di propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione di qualsiasi misura comunicata ai sensi del paragrafo 1 e, conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, può elaborare una risposta appropriata al paese terzo interessato.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano se

- a) lo Stato membro interessato applica le misure in questione conformemente all'articolo 5; oppure se
- b) la prescrizione del paese terzo è limitata ad un volo determinato ad una data determinata.

Articolo 7

Autorità competente

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

Articolo 8

[soppresso]

Articolo 9

Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile

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

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

2. L'autorità competente mette a disposizione degli operatori e dei soggetti che a suo parere hanno un interesse legittimo, per iscritto e secondo il principio della "necessità di sapere" , le parti pertinenti del proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Articolo 9 bis

Programma nazionale per il controllo della qualità

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

Tale programma mette 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 consente la pronta individuazione e correzione delle carenze riscontrate. Prevede altresì che tutti gli aeroporti, gli operatori e i soggetti responsabili dell'applicazione delle norme di sicurezza situati nello Stato membro interessato siano regolarmente soggetti a controlli diretti effettuati dall'autorità competente ovvero sotto la sua sorveglianza.

Articolo 10

Programma per la sicurezza degli aeroporti

1. Ciascun gestore aeroportuale istituisce, attua 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 comprende disposizioni per il controllo della qualità interna che descrivono 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 competente, che se del caso può adottare ulteriori misure.

Articolo 11

Programma per la sicurezza del vettore aereo

1. Ciascun vettore aereo istituisce, attua 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 comprende disposizioni per il controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il vettore aereo vigila sul rispetto dei suddetti metodi e procedure.

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

3. Laddove un programma per la sicurezza del vettore aereo della Comunità è stato convalidato dall'autorità competente dello Stato membro che rilascia la licenza d'esercizio aereo viene riconosciuto da tutti gli altri Stati membri che il vettore soddisfa ai requisiti di cui al paragrafo 1. Questo non pregiudica il diritto di uno Stato membro di richiedere a qualsiasi vettore aereo dettagli riguardo all'attuazione:
 - a) delle misure di sicurezza richieste da tale Stato membro ai sensi dell'articolo 5;e / o
 - b) di procedure locali applicabili agli aeroporti serviti.

Articolo 12

Programma di sicurezza dei soggetti

1. Ogni soggetto che, in virtù del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di cui all'articolo 9, è tenuto ad applicare norme per la sicurezza aerea, istituisce, attua e mantiene un programma per la sicurezza.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per ottemperare al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro in relazione alle sue operazioni in tale Stato membro.

Il programma comprende disposizioni per il controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali tale soggetto vigila 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 comunicato all'autorità competente, che se del caso può adottare ulteriori misure.

Articolo 13

[rinumerato come articolo 9 bis]

Articolo 14

Ispezioni della Commissione

1. La Commissione, in cooperazione con l'autorità competente dello Stato membro interessato, 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 formulare, se del caso, raccomandazioni per migliorare la sicurezza aerea. A tale scopo l'autorità competente informa la Commissione per iscritto in merito a tutti gli aeroporti per l'aviazione civile situati nel suo territorio, diversi da quelli contemplati nel terzo comma dell'articolo 4, paragrafo 3.

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 i soggetti che applicano norme sulla sicurezza aerea sono effettuate senza preavviso. Con sufficiente anticipo prima di un'ispezione, la Commissione informa lo Stato membro interessato.
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 adottate per porre rimedio alle carenze riscontrate.

Il rapporto di ispezione e la risposta dell'autorità competente vengono successivamente comunicati all'autorità competente di ciascun altro Stato membro.

Articolo 15

Diffusione delle informazioni

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

- a) disposizioni e procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 5, paragrafo 1, qualora contengano informazioni sensibili per la sicurezza;
- b) rapporti di ispezione della Commissione e le risposte delle autorità competenti di cui all'articolo 14, paragrafo 3.

Articolo 16

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato (in prosieguo "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 ad un mese.

3. Il Comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 17

[soppresso]

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 ... (*)

Il presente regolamento si applica a decorrere dal ... (**), ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'articolo 9 bis, paragrafo 2, dell'articolo 14, paragrafo 1, e dell'articolo 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

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

(*) il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*

(**) due anni dopo l'entrata in vigore del regolamento

NORME FONDAMENTALI 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 fondamentali comuni indicate nel presente allegato e nei 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. Le persone, compresi i membri dell'equipaggio di condotta, devono avere superato il controllo dei precedenti personali prima che venga loro rilasciato il tesserino di riconoscimento dell'equipaggio o dell'aeroporto che li autorizza ad accedere liberamente alle aree sterili.

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 allo scopo di impedire l'introduzione di oggetti vietati in tali aree.
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 allo scopo di impedire l'introduzione di oggetti vietati 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 oggetti vietati in tali aree.

1.5 Sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici

Gli aeroporti e, se del caso, le aree adiacenti accessibili 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 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 3, devono essere separati dagli aeromobili ai quali si applicano integralmente le norme fondamentali comuni definite dal presente allegato, allo scopo di garantire che non vengano disattese le norme di sicurezza applicabili all'aeromobile, ai passeggeri, ai bagagli, alle merci e alla posta che questo trasporta.

3. SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

1. Prima della partenza, si deve procedere ad un controllo di sicurezza o ispezione di sicurezza dell'aeromobile allo scopo di assicurarsi che a bordo non siano presenti oggetti vietati. Un aeromobile in transito può essere sottoposto a misure alternative.
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 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 oggetti vietati nelle aree sterili ed a bordo di un aeromobile.
2. I passeggeri in transito indiretto e il loro bagaglio a mano possono essere dispensati 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 le cui norme di sicurezza sono riconosciute come equivalenti alle norme comunitarie conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. I passeggeri in transito ed il loro bagaglio a mano possono essere dispensati 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 fondamentali comuni; oppure
 - d) arrivino da un paese terzo le cui norme di sicurezza sono riconosciute come equivalenti alle norme comunitarie conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

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 condizione che la Commissione o tale Stato membro non abbiano fornito informazioni secondo cui essi non ritengono che tali passeggeri e il loro bagaglio a mano siano stati sottoposti a un controllo effettuato secondo le norme fondamentali comuni; oppure
 - b) i passeggeri in arrivo provengano da un paese terzo le cui norme di sicurezza sono riconosciute come equivalenti alle norme comunitarie conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, 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 oggetti vietati nelle aree sterili ed a bordo di un 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 non ritenere che esso sia stato sottoposto a controlli effettuati secondo le norme fondamentali comuni; oppure
 - b) arrivi da un paese terzo le cui norme di sicurezza sono riconosciute come equivalenti alle norme comunitarie conformemente alla procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.
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 interferenze non autorizzate 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.
2. Il bagaglio da stiva non accompagnato non può essere trasportato a meno che sia stato separato dal passeggero per ragioni indipendenti dalla sua volontà, o sottoposto a controlli di sicurezza supplementari.

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 accetta merci o posta da trasportare a mezzo aeromobile a meno che non abbia esso stesso effettuato tali controlli o l'avvenuta esecuzione da parte di un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente in conto sia stata confermata e attestata.
2. Le merci e la posta in transito indiretto devono essere sottoposte a controlli di sicurezza alternativi secondo modalità precisate in un provvedimento di applicazione.
3. Le merci e la posta in transito possono essere dispensate dai controlli di sicurezza se rimangono a bordo dello stesso 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 contro interferenze non autorizzate dal momento in cui vengono effettuati i controlli di sicurezza fino alla partenza dell'aeromobile sul quale devono essere trasportate.
2. Le merci e la posta non adeguatamente protette contro interferenze 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 allo scopo di impedire l'introduzione di oggetti vietati.

8. FORNITURE DI BORDO

Le forniture di bordo, compreso il vettovagliamento (*catering*), destinate ad essere trasportate o utilizzate a bordo di un aeromobile sono sottoposte a controlli di sicurezza e successivamente protette fino al momento in cui vengono caricate a bordo dell'aeromobile allo scopo di impedire l'introduzione di oggetti 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 allo scopo di impedire l'introduzione di oggetti vietati in queste aree.

10. MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO

1. Fatte salve le norme applicabili per la sicurezza aerea sotto il profilo della prevenzione dei sinistri, alle persone sprovviste di autorizzazione deve essere impedito l'ingresso nel compartimento dell'equipaggio di volo durante il volo.
2. Fatte salve le norme applicabili per la sicurezza aerea sotto il profilo della prevenzione dei sinistri, i passeggeri potenzialmente pericolosi devono essere sottoposti ad adeguate misure di sicurezza durante il volo.
3. Sono adottate misure di sicurezza appropriate, quali la formazione dell'equipaggio di condotta e di cabina onde impedire atti di interferenza illecita durante il volo.

4. È vietato il trasporto di armi a bordo di un aeromobile, compresa la cabina di pilotaggio, a meno che gli Stati membri interessati non abbiano rilasciato un'autorizzazione conformemente alle rispettive legislazioni nazionali.
5. Il paragrafo 4 si applica anche agli agenti responsabili della sicurezza a bordo se in possesso di armi.

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, se del caso, 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.