

## IL DIRETTORE GENERALE

**Visto:** gli art. 687 e 718 del C. d. N.

**Visto:** il DM (trasporti) 21/07/2009 che individua l'ENAC quale Appropriata Autorità per il coordinamento e monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'aviazione civile;

**Visto** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 26 settembre 2003, che attribuisce la presidenza del Comitato Interministeriale per la sicurezza dei trasporti aerei e degli aeroporti – CISA – al Presidente dell'ENAC ;

**Visto:** il regolamento (CE) 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) 2320/2002;

**Visti:** i regolamenti (CE) n. 272 del 02/04/2009 che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile e (UE) n. 185 del 04/03/2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile;

**Vista:** la decisione della Commissione (C 2010) n. 774 del 13/04/2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile contenente le informazioni di cui all'art. 18 lett. a) del Regolamento (CE) 300/2008;

**Vista:** la decisione della Commissione (C 2010) n. 2604 del 23/04/2010 che modifica la decisione della Commissione (C 2010) n. 774 del 13/04/2010;

**Considerato:** che i suddetti regolamenti e la decisione modificano le attuali disposizioni contenute nel Programma Nazionale di Sicurezza;

**Considerato:** che il Regolamento (CE) n. 300/2008 si applica in tutti i suoi elementi a decorrere dal 29 aprile 2010;

**Preso atto:** che per effetto di quanto sopra il Programma Nazionale di Sicurezza, deve essere adeguato al mutato scenario normativo;

**Ritenuto:** che nelle more dell'adeguamento del Programma Nazionale di Sicurezza occorre individuare un adeguato provvedimento tale da garantire l'immediata applicazione delle misure di sicurezza contenute nel regolamento 300/2008 e nei relativi regolamenti attuativi;

**Informato:** il Ministero dell'Interno ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Emana la seguente

### DIRETTIVA

Dal giorno 29 aprile 2010 dovranno essere applicate, ai sensi dell'art. 24 comma 2 del regolamento 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) 2320/2002, le misure di sicurezza indicate nel prosieguo.

Le suddette misure integrano e/o modificano le già vigenti misure del Programma Nazionale di Sicurezza ed abrogano le parti con esso in contrasto.



Le disposizioni particolareggiate contenute nelle decisioni richiamate in premessa formeranno oggetto di separata direttiva da trattare secondo i contenuti della decisione 2001/844/CEE, CECA, Euratom del 29/11/2001.

Le misure di seguito illustrate non seguono la numerazione delle schede del vigente Programma Nazionale di Sicurezza ma osservano la numerazione dei capitoli secondo le indicazioni contenute nei regolamenti richiamati in premessa.

### **AMBITO DI APPLICAZIONE**

L'ambito di applicazione è riferito all'articolo 2 del Reg. (CE) 300/2008;

### **DEFINIZIONI**

Le definizioni sono riferite all'art. 3 del Reg. (CE) 300/2008, all'art. 2 del reg. (CE) 272/2009 del 02/04/2009 (G.U. Unione Europea del 03/04/2009) ed all'allegato al reg. (UE) 185/2010 del 04/03/2010 (G.U. Unione Europea del 05/03/2010) p. 1.0.2 secondo cpv.;

### **PROGRAMMI DI SICUREZZA**

Ogni operatore aeroportuale così come definito dall'articolo 3 p. 3) del regolamento (CE) 300/2008 ha l'obbligo di presentare all'Enac, ai sensi dell'articolo 12 del citato regolamento entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione e comunque non oltre 30 giorni dall'emanazione degli aggiornamenti al Programma Nazionale di Sicurezza, un programma di sicurezza.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che l'operatore aeroportuale deve seguire per rispettare la presente disposizione e il Programma Nazionale di Sicurezza.

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.

Ogni altro soggetto così come definito dall'articolo 3 p. 6) del regolamento (CE) 300/2008 che è tenuto ad applicare norme per la sicurezza aerea, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione e comunque non oltre 30 giorni dall'emanazione degli aggiornamenti al Programma Nazionale di Sicurezza, redige, attua e mantiene aggiornato, ai sensi dell'art. 414 del regolamento (CE) 300/2008, un programma di sicurezza.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per rispettare il Programma Nazionale di Sicurezza limitatamente alle operazioni effettuate dal soggetto in questione.

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.

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

## **1. SICUREZZA DEGLI AEROPORTI**

1.1 Negli aeroporti devono essere definite le seguenti aree:

- a) area lato terra;



- b) area lato volo;
  - c) aree sterili (security restricted area); e
  - d) parti critiche delle area sterili;
- 1.1.1 i confini tra le suddette aree devono essere chiaramente identificabili;
- 1.1.1.2 il confine tra aree lato terra e aree lato volo deve consistere in un ostacolo fisico che sia chiaramente visibile e che impedisca ad una persona l'accesso non autorizzato;
- 1.1.2 le aree sterili devono comprendere almeno:
- a) una parte di un aeroporto alla quale i passeggeri in partenza già sottoposti a controllo hanno accesso; nonché
  - b) una parte di un aeroporto attraverso la quale può transitare il bagaglio da stiva in partenza già sottoposto a controllo o nella quale esso può essere conservato, a meno che si tratti di bagaglio protetto ai fini della sicurezza; nonché
  - c) una parte di un aeroporto destinata al parcheggio degli aeromobili sui quali effettuare l'imbarco o il carico.
- 1.1.3 Negli aeroporti in cui più di 40 persone sono in possesso di un tesserino di riconoscimento aeroportuale che permette l'accesso alle aree sterili devono essere istituite le parti critiche.

Le parti critiche devono includere almeno:

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

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

L'istituzione di un'area sterile o di una parte critica comporta una ispezione preventiva dell'area o della parte tale da poter ragionevolmente garantire che in essa non siano presenti articoli proibiti.

Qualora persone non autorizzate possano aver avuto accesso alle aree od alle parti in argomento, si procede non appena possibile ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate in modo da poter ragionevolmente garantire che esse non contengano articoli proibiti. Questa disposizione è considerata soddisfatta nel caso di aeromobili sottoposti a ispezione o controllo di sicurezza.

## **1.2 controllo dell'accesso**

1.2.1 Le persone che rispondono a una grave minaccia per la vita o la proprietà e i veicoli utilizzati a tal fine possono essere esonerati dal controllo dell'accesso.

In aggiunta alle attuali autorizzazioni, l'accesso alle aree sterili è consentito, per le sole esigenze operative, anche ai titolari di tesserino di approvazione di membro di equipaggio utilizzato da un vettore aereo comunitario purché il tesserino sia rilasciato per un periodo non superiore ai cinque anni ed il titolare abbia superato il



controllo dei precedenti personali (background check). Il tesserino di approvazione di un membro di equipaggio dipendente di un vettore aereo comunitario reca:

- a) il nome e la fotografia del titolare; nonché
- b) il nome del vettore aereo; nonché
- c) il termine «crew» in inglese, da aggiungere entro 5 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento; nonché
- d) la data di scadenza, da aggiungere entro 5 anni dall'entrata in vigore del regolamento (UE) 185/2010.

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

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

- a) aree dove possono sostare i passeggeri; nonché
- b) aree nelle immediate vicinanze dell'aeromobile con il quale sono arrivati o partiranno; nonché
- c) aree destinate agli equipaggi.

1.2.4. Eccezionalmente, una persona non titolare di tesserino aeroportuale può essere dispensata dallo stesso e dagli obblighi sui controlli dei precedenti personali a condizione che venga scortata ogni volta che si trovi nelle aree sterili.

1.2.5. Una scorta deve:

- a) essere in possesso di un tesserino di approvazione valido rilasciato dalla competente Autorità; nonché
- b) essere autorizzata a effettuare servizio di scorta nelle aree sterili; nonché
- c) avere la o le persone scortate sempre sotto diretto controllo visivo; nonché
- d) garantire con ragionevole certezza che la persona o le persone scortate non commettano violazioni alla sicurezza.

1.2.6. Un veicolo può essere dispensato dal possesso del lasciapassare a condizione che venga scortato ogni volta che si trovi nell'area lato volo.

### **1.3 controllo (screening) delle persone diverse dai passeggeri**

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.

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.



Nelle more della emanazione del Programma Nazionale di Sicurezza aggiornato è confermata la deroga prevista dalla scheda n. 5 del vigente Programma Nazionale di Sicurezza.

1.3.1 Gli articoli di cui all'appendice 4C al regolamento (UE) 185/2010 possono essere trasportati solo dal personale autorizzato a farlo per l'espletamento di compiti essenziali per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali o degli aeromobili o per lo svolgimento delle proprie mansioni in volo.

1.3.2 L'Enac può, per ragioni obiettive, consentire a persone diverse dai passeggeri di essere esentate dal controllo o essere sottoposte a procedure di controllo speciali, a condizione che vengano scortate da una persona autorizzata a effettuare la scorta conformemente al punto 1.2.7.3 dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010.

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

## **1.4 ispezione dei veicoli**

Tutti i veicoli che entrano nelle parti critiche devono essere ispezionati. Essi devono essere protetti da interferenze illecite dal momento dell'ispezione fino all'ingresso nelle parti critiche. Il conducente ed eventuali occupanti del veicolo non possono trovarsi al suo interno quando viene effettuata l'ispezione. Ad essi viene chiesto di togliere i loro oggetti personali dal veicolo per sottoporli a controllo (screening). Vengono messe a punto metodologie in grado di garantire la casualità della selezione delle aree da ispezionare.

### **1.4.1. Metodi di ispezione**

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

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

- a) cani in grado di rivelare gli esplosivi; nonché
- b) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivo.

## **1.5 sorveglianza, pattugliamento e altri controlli fisici**

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

- a) i confini tra area lato terra, area lato volo, aree sterili, parti critiche e, se del caso, aree delimitate; nonché
- b) aree accessibili al pubblico appartenenti o vicine all'aerostazione, incluse le aree di parcheggio e le strade di accesso; nonché



- c) l'esibizione e la validità dei tesserini di approvazione delle persone nelle aree sterili diverse dalle aree dove sono presenti passeggeri; nonché
  - d) l'esibizione e la validità dei lasciapassare quando i veicoli si trovano nelle aree lato volo; nonché
  - e) i bagagli da stiva, le merci e la posta, le forniture di bordo nonché la posta e il materiale del vettore aereo presenti in parti critiche in attesa di essere caricati.
- La frequenza e gli strumenti per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento si basano su una valutazione del rischio intrapresa dall'autorità competente, tenendo conto:
- a) delle dimensioni dell'aeroporto, inclusi il numero e la natura delle operazioni; nonché
  - b) la configurazione dell'aeroporto, in particolare l'interrelazione tra le aree stabilite nell'aeroporto; nonché
  - c) le possibilità e i limiti degli strumenti per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento.

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

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

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

### 3. SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

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

I paesi terzi le cui norme di sicurezza sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda la sicurezza degli aeromobili sono elencati nell'appendice 3-B del regolamento (UE) 185/2010.

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

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

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

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



3.3. Un aeromobile che arriva in una parte critica da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 3- B del regolamento (UE) 185/2010 viene sottoposto ad un'ispezione di sicurezza in qualsiasi momento dopo lo sbarco dei passeggeri e/o lo scarico della stiva.

3.4. Un aeromobile in arrivo da uno Stato membro dove era in transito dopo essere arrivato da un paese terzo non incluso nell'elenco di cui all'appendice 3B del regolamento (UE) 185/2010 viene considerato come un aeromobile in arrivo da un paese terzo.

### **3.6. Informazioni relative all'ispezione di sicurezza dell'aeromobile**

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

- numero del volo, nonché
- destinazione, nonché
- origine del volo precedente, nonché
- l'indicazione che l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata completata o meno
- data e ora alle quali l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata completata, nonché
- il nome e la firma della persona responsabile dell'effettuazione dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile.

### **3.7. protezione dell'aeromobile**

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

- a) garantire che coloro che cercano di accedere all'aeromobile senza esserne autorizzati siano immediatamente intercettati; oppure
- b) mantenere chiuse le sue porte esterne. Quando l'aeromobile si trova in una parte critica, le porte esterne che non sono accessibili dal suolo si considerano chiuse se i mezzi di accesso sono stati rimossi e posti a sufficiente distanza dall'aeromobile da impedirne ragionevolmente l'accesso; oppure
- c) disporre di strumenti elettronici che individuano immediatamente un tentativo di accesso non autorizzato.

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

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

- a) avere i mezzi di accesso rimossi; oppure
- b) deve essere sigillata; oppure
- c) deve essere chiusa; oppure
- d) deve essere monitorata.



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

## **4. PASSEGGERI E BAGAGLI A MANO**

### **4.1. generalità**

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

I paesi terzi che applicano norme di sicurezza riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda i passeggeri e il bagaglio a mano sono elencati nell'appendice 4-B dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010.

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

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

### **4.2. Controlli sui passeggeri**

Prima del controllo, i cappotti e le giacche dei passeggeri devono essere tolti e controllati come bagaglio a mano.

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

- a) un'ispezione manuale; oppure
- b) un portale magnetico per la rivelazione dei metalli (WTMD).

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

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

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

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

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





#### 4.3 Controllo del bagaglio a mano

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

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

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

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

Il controllo del bagaglio a mano deve essere effettuato attraverso:

- a) un'ispezione manuale; oppure
- a) apparecchiature a raggi X; oppure
- b) sistemi di rilevamento di esplosivi.

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

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

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

#### 4.4. Controllo di liquidi, aerosol e gel (LAG)

Il controllo dei LAG deve essere effettuato attraverso:

- a) apparecchiature a raggi X;
- b) sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS);
- c) dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivo (ETD);
- d) cartine rivelatrici chimiche; oppure
- e) analizzatori di liquidi in bottiglia (scanner)

**i dispositivi indicati devono essere rispondenti alle caratteristiche indicate al capitolo 12, punto 12.7 dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010.**

L'assenza delle suddette apparecchiature presso i punti di controllo non consentirà l'introduzione dei liquidi.



I Passeggeri dovranno essere puntualmente informati sulla possibilità, per singolo aeroporto, di poter introdurre i LAG nelle aree sterili o a bordo degli aeromobili e le relative condizioni.

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

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

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

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

c) sono stati acquistati nell'area lato volo, oltre il punto di controllo delle carte di imbarco, in un punto vendita soggetto a procedure di sicurezza approvate che fanno parte del programma di sicurezza dell'aeroporto, purché il liquido sia contenuto in un sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni e vi sia la prova che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso nell'aeroporto in questione; oppure

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

e) sono stati acquistati in un altro aeroporto comunitario, purché il liquido sia contenuto in un sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni e vi sia la prova che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso nell'area lato volo dell'aeroporto in questione; oppure

f) sono stati acquistati a bordo di un aeromobile di un vettore aereo comunitario, purché il liquido sia contenuto in un sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni e vi sia la prova che l'acquisto è avvenuto il giorno stesso a bordo dell'aeromobile in questione.

#### **4.5 Passeggeri potenzialmente pericolosi**

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

La notifica deve contenere le seguenti informazioni:

a) identità e sesso della persona; nonché

b) motivo del trasporto; nonché

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

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

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

f) il tipo dei documenti di viaggio disponibili.



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

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

#### **4.6 Articoli proibiti**

Ai passeggeri non è consentito trasportare nelle aree sterili o a bordo di un aeromobile gli articoli elencati nell'appendice 4-C del regolamento (UE) 185/2010.

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

### **5. BAGAGLIO DESTINATO ALLA STIVA**

#### **5.1. disposizioni generali**

Salvo diversa indicazione l'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto responsabile in base al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo. I paesi terzi che applicano norme di sicurezza equivalenti alle norme di base comuni per quanto riguarda il bagaglio da stiva sono elencati nell'appendice 5-A. al regolamento europeo (UE) 185/2010.

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

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

#### **5.2. controllo del bagaglio da stiva**

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

- a) un'ispezione manuale; oppure
- b) apparecchiature a raggi X; oppure
- c) sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS); oppure
- d) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi.

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

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



### 5.3. PROTEZIONE DEL BAGAGLIO DA STIVA

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

- a) nel bagaglio da stiva non vengano introdotti articoli proibiti come quelli elencati nell'appendice 5-B del regolamento (UE) 185/2010; oppure
- b) che articoli proibiti come quelli elencati nell'appendice 4-C del regolamento (UE) 185/2010 non vengano rimossi dal bagaglio da stiva e introdotti nelle aree sterili o a bordo di un aeromobile.

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

#### **5.3. riconcilio dei bagagli**

##### **5.3.1. Identificazione del bagaglio da stiva**

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

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

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

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

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

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

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

Il bagaglio da stiva non accompagnato che non rientra nel punto 5.3.2, viene sottoposto a controllo attraverso una delle modalità stabilite al precedente punto 5.2.

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

#### **5.4. articoli proibiti**

Ai passeggeri non è consentito trasportare nel proprio bagaglio da stiva gli articoli elencati nell'appendice 5-B del regolamento (UE) 185/2010.

Il trasporto delle munizioni nelle stive dell'aeromobile può essere consentito nel rispetto della normativa di cui alla l. 694 del 23/12/74 e nel rispetto delle procedure di cui al p. 10 della vigente scheda n. 2 del PNS.



I passeggeri vengono informati in merito agli articoli proibiti elencati nell'appendice 5-B del regolamento (UE) 185/2010 prima del completamento delle operazioni di registrazione (check-in).

## **6. MERCI E POSTA**

### **6.1. disposizioni generali**

Sono considerati articoli proibiti nelle spedizioni di merci i seguenti:

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

Sono considerati articoli proibiti nelle spedizioni di posta i seguenti:

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

### **6.2. controlli di sicurezza**

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

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

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

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

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

Quando vi è ragione di ritenere che una spedizione sottoposta a controlli di sicurezza sia stata manomessa o non sia stata protetta da interferenze illecite dopo l'effettuazione dei controlli di sicurezza, la spedizione in questione verrà sottoposta a un controllo da parte di un agente regolamentato prima di essere caricata su un aeromobile.

Coloro che possono accedere senza scorta a merci o a posta identificabile come da trasportare per via aerea, e già sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza, devono avere preventivamente superato un controllo dei precedenti personali o un controllo precedente l'assunzione conformemente al capitolo 11.1. del regolamento (UE) 185/2010.

#### **6.2.1. Controllo (Screening)**

Quando si procede al controllo di merci o di posta:

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



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

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

### 6.3. AGENTI REGOLAMENTATI

#### 6.3.1. Approvazione di agenti regolamentati

Gli agenti regolamentati sono riconosciuti dall'autorità competente.

L'approvazione di agente regolamentato è connesso ad un sito specifico.

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

Un agente regolamentato può subappaltare:

- a) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro agente regolamentato;
- b) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro soggetto, quando i controlli sono effettuati sul sito dell'agente regolamentato o presso un aeroporto e rientrano nel programma di sicurezza dell'agente regolamentato o dell'aeroporto;
- c) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro soggetto, quando i controlli sono effettuati in un sito diverso da quello dell'agente regolamentato o da un aeroporto e il soggetto è stato abilitato o riconosciuto ed iscritto per la prestazione di tali servizi dall'autorità competente; nonché
- d) la protezione e il trasporto delle spedizioni ad un vettore stradale che soddisfa i requisiti del punto 6.6.

Ai fini dell'approvazione degli agenti regolamentati, fermo restando i contenuti della lettera circolare prot. 23011/DIRGEN/GSE del 01/04/2010, nelle more della modifica del Programma Nazionale di Sicurezza, dovrà essere osservata la procedura attualmente prevista dalla scheda n. 3 del PNS con le seguenti, ulteriori precisazioni:

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



Il richiedente presenta anche la «Dichiarazione di impegni – agente regolamentato» contenuta nell'appendice 6.A. del regolamento (UE) 185/2010 Tale dichiarazione viene firmata dal rappresentante legale del richiedente o dal responsabile della sicurezza.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'Enac ed è sostitutiva dell'attuale "all.A" della scheda n. 3 del vigente PNS.

b) L'Enac esamina il programma di sicurezza e procede successivamente ad una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente soddisfa i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

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

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

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

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

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

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

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

Un'ispezione effettuata presso i locali dell'agente regolamentato dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo di qualità



può essere considerata una verifica in loco, a condizione che essa comprenda la verifica di tutti i requisiti necessari per l'approvazione.

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

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

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

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

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

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

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

Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza l'agente regolamentato provvede affinché:

- a) l'accesso a tali spedizioni sia sorvegliato; nonché
- b) tali spedizioni siano protette da interferenze illecite fino alla loro consegna ad un altro agente regolamentato o vettore aereo.

Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza l'agente regolamentato provvede affinché ogni spedizione presentata ad un vettore aereo o ad altro agente regolamentato sia corredata da appropriata documentazione o sotto forma di lettera di trasporto aereo o di dichiarazione separata, in formato elettronico o scritta.

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

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





- b) il codice identificativo unico della spedizione, ad esempio il numero della lettera di trasporto aereo;
- c) il contenuto della spedizione;
- d) lo status di sicurezza della spedizione, attestato dalla scritta:
  - «SPX», a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto passeggeri o per trasporto posta, oppure:
  - «SCO», a significare che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto posta;
- e) la ragione per la quale è stato rilasciato lo status di sicurezza, specificando:
  - «KC», a significare ricevuto da un mittente conosciuto (known consignor), oppure
  - «AC», a significare ricevuto da un mittente responsabile (account consignor), oppure
  - gli strumenti o le modalità di controllo utilizzati, oppure
  - i motivi per dispensare la spedizione dal controllo;
- f) il nome della persona che ha rilasciato lo status di sicurezza o un elemento di identificazione equivalente, nonché la data e l'ora del rilascio;
- g) il nome e l'indirizzo specifico del sito, o codice identificativo unico ricevuto dall'autorità competente, di ogni agente regolamentato che ha riconosciuto lo status di sicurezza attribuito ad una spedizione da un altro agente regolamentato.

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

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

#### **6.4. mittenti conosciuti**

Fino a quando l'Enac non provvederà ad emanare le necessarie procedure per l'approvazione dei mittenti conosciuti ai sensi del p. 6.4. dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010, i mittenti conosciuti, ai sensi del 2° cpv. del p. 2 parte F dell'allegato



al regolamento (CE) 272/2009, continuano ad essere regolati dalle vigenti disposizioni di cui al Programma Nazionale di Sicurezza –scheda n. 3-.

### **6.5 mittenti responsabili**

I mittenti responsabili continuano ad essere regolati dalle disposizioni contenute al p. 4.1.7.1 della scheda n. 3 del vigente Programma Nazionale di Sicurezza. Ai sensi della nuova normativa introdotta con il reg. (UE) 185/2010 il mittente responsabile che sia titolare sia titolare di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93 è esonerato dalla presentazione della dichiarazione di impegno di cui all'allegato "D" della citata scheda.

### **6.6 Protezione delle merci e della posta durante il trasporto**

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

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

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

c) la dichiarazione di trasporto sul modello che figura nell'appendice 6-E del regolamento (UE) 185/2010 è approvata dal trasportatore che effettua il trasporto per conto dell'agente regolamentato, del mittente conosciuto o del mittente responsabile, a meno che il trasportatore sia egli stesso riconosciuto come agente regolamentato.

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

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

Tale prova include i requisiti contenuti nell'appendice 6E del regolamento (UE) 185/2010 e le copie sono conservate dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile interessati. Su richiesta, una copia viene messa a disposizione dell'agente regolamentato o del vettore aereo che riceve la spedizione o di un'altra autorità competente.

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

### **6.7. Protezione delle merci e della posta negli aeroporti**



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

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

- a) sono fisicamente protette in modo da evitare l'introduzione di eventuali articoli che possono essere utilizzati in un tentativo di interferenza illecita; oppure
- b) non sono lasciate incustodite e l'accesso viene limitato alle persone coinvolte nella protezione e nel carico delle merci e della posta nell'aeromobile.

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

### **disposizioni generali**

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

### **7.1. posta e materiale dei vettori aerei da caricare a bordo di un aeromobile**

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

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

### **7.2. materiale del vettore aereo utilizzato per elaborare dati relativi ai passeggeri e al bagaglio**

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

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

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

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

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



## 8. FORNITURE DI BORDO

### 8.1. disposizioni generali

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

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

- a) bagaglio a mano;
- b) oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri; e
- c) posta e materiale del vettore aereo.

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

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

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

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

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

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

8.1.1.2. Ogni provvista di bordo ricevuta da un fornitore regolamentato o da un fornitore conosciuto che mostri segni di essere stata manomessa o quando vi sia



ragione di ritenere che non sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui i controlli sono stati applicati, viene sottoposta a controllo (screening).

### **8.3. Controllo (Screening)**

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

### **8.4. Approvazione di fornitori regolamentati**

I fornitori regolamentati sono riconosciuti dall'Enac.

L'approvazione di fornitore regolamentato è collegato ad un sito specifico.

Ogni soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al successivo punto 8.5 ed effettui la consegna di provviste di bordo direttamente all'aeromobile viene riconosciuto come fornitore regolamentato. Ciò non vale per un vettore aereo che effettua esso stesso i controlli di sicurezza e effettua consegne di forniture solo ai propri aeromobili.

Con il Programma Nazionale di Sicurezza sarà emanata la procedura per l'approvazione dei fornitori regolamentati per i siti situati sul territorio nazionale che è basata sui seguenti presupposti:

a) Il soggetto chiede l'approvazione all'Enac al fine di ottenere lo status di fornitore regolamentato.

Il richiedente presenta un programma di sicurezza. Tale programma descrive i metodi e le procedure che il fornitore deve seguire per conformarsi ai requisiti di cui al punto 8.1.5. del regolamento (UE) 185/2010. Il programma descrive altresì le modalità con le quali il fornitore vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

Il richiedente presenta inoltre la «Dichiarazione di impegni — fornitore regolamentato di provviste di bordo» contenuta nell'appendice 8-A. dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010. Tale dichiarazione viene firmata dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata.

b) L'Enac, o un validatore indipendente che agisce a suo nome, esamina il programma di sicurezza e procede successivamente ad una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente rispetta gli adempimenti di cui al punto 8.1.5. del regolamento (UE) 185/2010.

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

Un fornitore regolamentato viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Questo comporta una verifica in loco al fine di valutare se il fornitore regolamentato rispetti ancora gli adempimenti di cui al punto 8.5.



Un'ispezione effettuata presso i locali del fornitore regolamentato dall'Enac conformemente al programma nazionale di controllo di qualità può essere considerata una verifica in loco, a condizione che presupponga la verifica di tutti i requisiti di cui al successivo punto 8.5.

Se l'Enac ritiene che il fornitore regolamentato non rispetti più gli adempimenti di cui al punto 8.5, ritira lo status di fornitore regolamentato per i siti specificati.

Fermo restando il diritto di ogni Stato membro di applicare misure più severe, conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008, un fornitore regolamentato riconosciuto in base al punto 8.1.3 regolamento (UE) 185/2010 viene riconosciuto in tutti gli Stati membri.

Al fine di assicurare la continuità del servizio e nelle more dell'applicazione a regime della presente procedura per l'approvazione dei fornitori regolamentati, gli attuali caterer certificati ai sensi del punto sei della scheda n. 3 del PNS sono considerati come fornitori regolamentati.

#### **8.4.1 Designazione di fornitori conosciuti**

Ogni soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5.1 dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010 ed effettui la consegna di provviste di bordo, ma non direttamente all'aeromobile, viene designato come fornitore conosciuto dalla società alla quale effettua le forniture. Questo non vale per un fornitore regolamentato.

Per essere designato fornitore conosciuto, il soggetto presenta la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di provviste di bordo» contenuta nell'appendice 8-B dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010 ad ogni società a cui effettua le forniture. Tale dichiarazione è sottoscritta dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza. La dichiarazione firmata è conservata come strumento di convalida dalla società alla quale il fornitore conosciuto consegna le forniture.

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

Se l'Enac o la società alla quale il fornitore conosciuto consegna le forniture ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 8.1.5.1 dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010, la società interessata ritira lo status di fornitore conosciuto.

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

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

- a) nomina una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché
- b) provvede a che le persone che hanno accesso alle provviste di bordo ricevano una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture; nonché
- c) impedisce l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle provviste di bordo; nonché



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

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

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

## **9. FORNITURE PER L'AEROPORTO**

### **disposizioni generali**

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

Ai fini del presente capitolo,

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

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

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

### **9.1. controlli di sicurezza**

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

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

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

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

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

### **9.2. Designazione di fornitori conosciuti**



Un soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 9.1. ed effettui la consegna di forniture per l'aeroporto viene designato come fornitore conosciuto dall'operatore aeroportuale.

Per essere designato come fornitore conosciuto, il soggetto presenta la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di forniture per aeroporto» contenuta nell'appendice 9-A dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010 all'operatore aeroportuale. Tale dichiarazione è sottoscritta dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza. La dichiarazione firmata è conservata dall'operatore aeroportuale come strumento di convalida.

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

Se l'Enac o l'operatore aeroportuale ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 9.1.4, dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010 l'operatore aeroportuale ritira lo status di fornitore conosciuto.

Un fornitore conosciuto di forniture per aeroporto:

- a) nomina una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché
- b) provvede a che le persone che hanno accesso alle forniture per aeroporto ricevano una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture; nonché
- c) impedisce l'accesso non autorizzato ai suoi locali e alle forniture per l'aeroporto; nonché
- d) accerta con ragionevole certezza che le forniture per l'aeroporto non nascondano articoli proibiti; nonché
- e) applica sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano forniture per l'aeroporto o protegge questi ultimi fisicamente.

## **11. SELEZIONE E FORMAZIONE DEL PERSONALE**

### **11.1. Selezione**

Ai fini del presente capitolo:

- per «certificazione» si intende una valutazione e conferma formali da parte o per conto dell'autorità competente ove si dichiara che la persona in questione ha completato con successo la formazione pertinente e che possiede le competenze necessarie per svolgere le funzioni assegnate ad un livello accettabile;
- per «Stato di residenza» si intende il paese nel quale una persona risiede in modo continuato da almeno 6 mesi e per «interruzione» nel resoconto degli studi o dell'occupazione si intende un'interruzione di durata superiore a 28 giorni.

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





provvede all'attuazione degli adempimenti specificati ai fini della selezione del proprio personale.

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

11.1.2. Le persone che vengono selezionate per effettuare o avere la responsabilità dell'effettuazione di controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in una zona diversa da un'area sterile devono aver superato il controllo preliminare all'assunzione.

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

- a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;
- b) accertare eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi 5 anni; nonché
- c) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno nell'ambito degli ultimi 5 anni.

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

- a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;
- b) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni come minimo durante gli ultimi 5 anni;

nonché

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

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

11.1.6. Il processo di selezione per quanti vengono assunti per le attività di cui ai punti 11.1.2 e 11.1.3 deve includere almeno la compilazione di un modulo di richiesta ed un colloquio progettati allo scopo di fornire una valutazione iniziale delle capacità e delle attitudini.

Il controllo dei precedenti personali (background check) per le persone che in forza alle vigenti disposizioni deve rivestire la qualifica di guardia particolare giurata così come disciplinata dal T.U.L.P.S. si intende assolto con il rilascio ed il rinnovo del decreto di conferimento delle funzioni di G.P.G. rilasciato dalla competente Prefettura.

11.1.7. Le persone che vengono selezionate per effettuare controlli di sicurezza devono avere capacità e attitudini mentali e fisiche necessarie per svolgere in modo



efficace i compiti loro assegnati e devono essere coscienti della natura di questi requisiti fin dall'inizio della procedura di selezione.

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

11.1.8 La documentazione relativa alla selezione, inclusi i risultati di ogni test di valutazione, vengono conservati per tutte le persone selezionate nell'ambito delle attività di cui ai punti 11.1.2 e 11.1.3, per almeno la durata del loro contratto.

## **11.2. Formazione**

11.2.1 Nelle more della emanazione di un apposito programma di formazione per tutte le attività nonché le categorie del personale interessato restano in vigore, chiaramente con gli aggiornamenti relativi alle nuove disposizioni dettate dai regolamenti europei nonché alla presente disposizione, i programmi contenuti nella circolare Enac SEC 03 del 07/10/2004.

11.2.2 ai fini della periodicità della formazione restano, al momento, confermati gli aggiornamenti periodici secondo la disciplina in vigore nonché:

a) per coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS formazione periodica consistente in prove e addestramento all'approvazione delle immagini. Tale formazione può assumere le forme seguenti:

- formazione in classe e/o al computer; oppure
- formazione «TIP» sul posto di lavoro a condizione che, come precisato più avanti, con le apparecchiature a raggi X o con i sistemi EDS venga utilizzata una biblioteca TIP di almeno 6000 immagini e che la persona lavori con tale apparecchiatura durante almeno un terzo del suo orario di lavoro.

I risultati della prova vengono trasmessi all'interessato e registrati e possono essere presi in considerazione nell'ambito della procedura di nuova certificazione o nuova approvazione.

Per la formazione in classe e/o al computer, gli interessati sono sottoposti ad addestramento e prova di approvazione di immagine per almeno 6 ore ogni 6 mesi. Viene utilizzata una libreria di immagini contenente almeno 1000 immagini di almeno 250 articoli pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di articoli pericolosi, ciascuna delle quali rappresentata in una varietà di orientamenti diversi. Durante l'addestramento e la prova verrà effettuata una selezione imprevedibile di immagini prese dalla libreria.

Per la formazione TIP sul posto di lavoro, la libreria TIP consiste di almeno 6000 immagini di almeno 1500 articoli pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di articoli pericolosi, ciascuno dei quali rappresentato in una varietà di orientamenti diversi.

- c) formazione almeno una volta ogni cinque anni per persone con responsabilità generali (security manager, Direttori tecnici ecc.);
- d) formazione almeno una volta ogni cinque anni per persone diverse dai passeggeri che possono accedere senza scorta alle aree sterili e non espletano compiti per i quali è richiesto una formazione specifica in materia di security.

La documentazione relativa alla formazione periodica dovrà essere conservata per tutte le persone formate per almeno la durata del contratto.



### **11.3 Certificazione**

11.3.1 fermo restando gli obblighi di certificazione previsti dal vigente Programma Nazionale di Sicurezza, la certificazione per il personale impiegato in attività di:

- controllo (screening) delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati e del bagaglio da stiva;
- controllo (screening) di merci e posta;
- controllo (screening) di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto;
- ispezioni dei veicoli;
- controllo dell'accesso ad un aeroporto nonché la sorveglianza e il pattugliamento

oltre alla procedura iniziale di certificazione sono soggetti a una nuova certificazione almeno ogni cinque anni. Nell'ambito delle suddette categorie per coloro i quali utilizzano apparati RX o EDS la nuova certificazione deve essere effettuata almeno ogni tre anni.

11.3.2. Il mancato superamento della procedura di nuova certificazione entro un lasso di tempo non superiore a tre mesi, comporta il ritiro delle relative autorizzazioni in materia di sicurezza.

11.3.3. La documentazione relativa alla certificazione viene conservata per tutte le persone rispettivamente abilitate, per almeno la durata del contratto.

### **11.4 Qualificazione degli istruttori**

A far data dall'entrata in vigore della presente disposizione è sospesa l'efficacia della circolare Enac SEC 01 del 07/10/2004 per la parte relativa alla utilizzazione dei formatori e per la certificazione di nuovi istruttori. Saranno comunque valutate le istanze pervenute fino alla data della presente.

Con l'aggiornamento del Programma Nazionale di Sicurezza l'Enac emanerà un apposito regolamento che contempli le modalità di certificazione, qualificazione, formazione ed aggiornamento degli istruttori ivi compreso le modalità di espletamento dell'attività.

Agli istruttori attualmente certificati è consentito proseguire l'attività di formazione purché prima dell'erogazione dei corsi facciano pervenire alla direzione Security una propria autocertificazione che attesti l'avvenuto aggiornamento al mutato scenario normativo determinato dai regolamenti comunitari. Dovranno, altresì, far pervenire entro e non oltre giorni 60 l'aggiornamento del proprio programma di formazione in relazione alle novità introdotte dai regolamenti in argomento. I corsi comunque erogati nell'arco dei predetti sessanta giorni dovranno essere adeguati alle nuove disposizioni comunitarie.

Trascorso tale termine non sarà consentito effettuare attività di formazione in carenza dell'approvazione del proprio programma di formazione. I corsi di formazione effettuati in carenza di detti programmi ovvero su materie non contemplate nello stesso non saranno ritenuti validi.



## **12 ATTREZZATURE DI SICUREZZA**

Per le attrezzature di sicurezza sono da applicarsi i contenuti del capitolo 12 dell'allegato al regolamento (UE) 185/2010.

Roma, li 29 aprile 2010

IL DIRETTORE GENERALE  
Dr. Alessio Quaranta