



**ECAC POLICY STATEMENT NELL'AMBITO DELLE
FACILITAZIONI NELL'AVIAZIONE CIVILE**

ECAC.CEAC Doc N. 30 (PARTE I)

Dodicesima edizione/Maggio 2018 – Revisione N.3

ECAC/31- Res.1 ECAC Policy Statement nell'ambito delle facilitazioni dell'Aviazione Civile

(2009)

- CONSIDERATE** le disposizioni della Convenzione di Chicago, in particolare l'Articolo 22, che stabiliscono che ogni stato deve accordare l'adozione di tutte le misure praticabili volte a facilitare e velocizzare la navigazione di mezzi aerei tra i territori degli Stati Firmatari, e ad evitare inutili ritardi ad aeromobili, equipaggi, passeggeri e cargo;
- RICONOSCIUTO** che il miglioramento della facilitazione è nell'interesse di tutti i viaggiatori aerei, con particolare attenzione alle necessità dei passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM);
- RICONOSCIUTO** che lo sviluppo del traffico passeggeri e cargo possa presentare crescenti problemi per i servizi di assistenza a terra nell'aeroporto a causa di una facilitazione inadeguata;
- RICONOSCIUTA** la necessità di conciliare gli obiettivi della facilitazione con quelli della security e di raggiungere un equilibrio tra essi;
- INVITATI** gli Stati Membri a migliorare la facilitazione attraverso la cooperazione tra di loro, con l'obiettivo di ricercare soluzioni a problemi comuni nell'ambito della facilitazione;
- RICONOSCIUTO** il valore della cooperazione tra governi, compagnie aeree e aeroporti nell'impegno comune di risolvere problemi relativi alla facilitazione;
- INVITATI** gli Stati Membri a promuovere un trattamento efficiente di passeggeri, bagagli, cargo e traffico postale trasportato per via aerea, e a tale proposito, ad ottimizzare l'uso di nuove tecnologie;
- CONSIDERATO** che tutti gli Stati Membri debbano continuare ad applicare le disposizioni dell'Annesso 9 ICAO alla Convenzione di Chicago relativi alla facilitazione e le pertinenti risoluzioni dell'Assemblea ICAO;
- AUSPICATO** che tutti gli Stati Membri, nel determinare il campo di applicazione delle misure e dei metodi volti a migliorare la facilitazione, debbano essere indirizzati dalle disposizioni, dalle specifiche e dal materiale esplicativo inclusi nelle raccomandazioni riportate in seguito;

AUSPICATO che ciascuno Stato Membro debba esaminare criticamente ogni differenza esistente nel proprio territorio tra le norme e le regolamentazioni nazionali e le seguenti raccomandazioni, nonché le disposizioni dell'attuale edizione dell'Annesso 9 ICAO e fare uno sforzo particolare per eliminare tali differenze al più presto;

LA CONFERENZA DECIDE DI ADOTTARE le disposizioni, le specifiche e il materiale esplicativo nell'ambito della facilitazione dell'aviazione, come riportato nella prima parte del Doc. 30 ECAC.CEAC, rappresentando il prospetto delle politiche e le relative prassi ECAC nell'ambito della facilitazione.



DATI DEL DOCUMENTO

Nome	ECAC Doc 30 (PARTE I)
Edizione	Dodicesima edizione/maggio 2018
Revisione	N. 3
Adozione	Consultazione scritta
Istituito da:	Segretariato ECAC
Data:	luglio 2020
Revisioni precedenti	Dodicesima edizione/maggio 2018 - Revisione N. 2
Sezioni emendate (rispetto alle revisioni precedenti)	Sezione 2, Capitolo 2.4, Capitolo 2.1.3 Sezione 5, Annesso 2-C, Capitolo 3.0 Annesso 5-L Armonizzazione di specifici termini presenti nel documento
Stato:	Definitivo
Altri commenti	Nessuno

TABELLA DELLE REVISIONI

Si mantenga aggiornato il presente documento originale "ECAC Doc 30, Parte I (Dodicesima edizione/Maggio 2018)" attraverso l'inserimento di tutte le revisioni e la verifica della ricezione di tutti documenti citati nelle schede delle revisioni.

Le revisioni sono numerate consecutivamente. Al ricevimento delle revisioni, il numero deve essere barrato in questa lista. Un'interruzione della sequenza dei numeri delle revisioni indica che una particolare revisione non è stata ricevuta. L'autorità incaricata deve provvedere a richiedere immediatamente la revisione mancante al Segretariato ECAC.

Numero della Revisione	Data	Applicabile	Inserito da (nome) il (data)
1.	Dicembre 2018		
2.	Febbraio 2020		
3.	Luglio 2020		

INDICE

		Pagina
SEZIONE 0:	DEFINIZIONI	0-1
SEZIONE 1:	GENERALE	
1.1	Implementazione dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione	1-1
1.2	Miglioramento della facilitazione attraverso la cooperazione tra Stati Membri ECAC.....	1-1
SEZIONE 2:	FACILITAZIONE NEL TRASPORTO DI PERSONE E DEI LORO BAGAGLI	
2.1	Accesso e partenza di persone e dei loro bagagli	2-1
2.2	Persone in transito nel territorio di uno Stato Membro	2-3
2.3	Persone non ammissibili o deportati	2-4
2.4	Raccomandazioni riguardanti i Minori	2-5
SEZIONE 3:	FACILITAZIONE NEL CARGO AEREO	
3.1	Trattamento doganale del cargo aereo ed automazione ..	3-1
3.2	Procedure precedenti all'arrivo e alla partenza.....	3-1
3.3	Operatori Economici Autorizzati	3-2
3.4	Cooperazione tra le autorità competenti coinvolte nell'ambito della security del cargo aereo	3-3
3.5	Disposizioni varie	3-3
SEZIONE 4:	FACILITAZIONE E SERVIZI PER IL TRAFFICO AEROPORTUALE	
4.1	Segnaletica aeroportuale	4-1
4.2	Fornitura di carrelli bagagli e trolley	4-1
SEZIONE 5:	FACILITAZIONE NEL TRASPORTO DI PERSONE CON DISABILITÀ E PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PRM)	
5.1	Contesto giuridico	5-1
5.2	Obiettivo ed ambito	5-2
5.3	Assistenza fornita dai vettori aerei	5-3
5.4	Deroghe, condizioni speciali ed informazioni.....	5-5
5.5	Categorie di passeggeri che necessitano di assistenza speciale	5-8
5.6	Trasmissione delle informazioni	5-10

5.7	Diritto all'assistenza negli aeroporti.....	5-12
5.8	Responsabilità per l'assistenza negli aeroporti	5-14
5.9	Standard di qualità per l'assistenza	5-17
5.10	Progettazione aeroportuale	5-18
5.11	Designazione dei punti di arrivo e partenza	5-20
5.12	Formazione.....	5-21
5.13	Risarcimento per ausili andati persi o danneggiati	5-23
5.14	Informazioni per le organizzazioni.....	5-24
5.15	Procedure di reclamo	5-26
5.16	Organismo di controllo e i suoi compiti	5-26
5.17	Lista degli annessi	5-27

SEZIONE 6: QUESTIONI VARIE RELATIVE ALLA FACILITAZIONE

6.1	Limitazione della quantità di bagagli a mano	6-1
-----	--	-----



ANNESI

SEZIONE 1 — GENERALE

ANNESSO 1-A Modello di Programma Nazionale di Facilitazione dell'Aviazione Civile

SEZIONE 2 — FACILITAZIONE NEL TRASPORTO DI PASSEGGERI E DEI LORO BAGAGLI

ANNESSO 2-A.....Linee guida per l'allontanamento di deportati

ANNESSO 2-B..... Linee guida per l'allontanamento di persone non ammissibili

ANNESSO 2-C.....Principi fondamentali dei Sistemi Informatici per il Trasferimento dei Dati dei Passeggeri

ANNESSO 2-D Principi fondamentali per i Certificati dei Membri dell'Equipaggio

ANNESSO 2-E. *Best Practice* per i Sistemi automatizzati di controllo delle frontiere (*Automated Border Control systems*)

SEZIONE 3 — FACILITAZIONE NEL CARGO AEREO

ANNESSO 3-A..... Linee guida sulla facilitazione del cargo aereo

SEZIONE 5 — FACILITAZIONE DEL TRASPORTO DI PERSONE CON DISABILITÀ E PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PRM)

ANNESSO 5-A Opuscolo informativo per persone con disabilità o persone a mobilità ridotta (PRM) che sono viaggiatori occasionali o che volano per la prima volta

ANNESSO 5-B Materiale di riferimento per lo staff della security – Punti chiave per i controlli su persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)

ANNESSO 5-C Codice di buona condotta per la fornitura di assistenza a terra a persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)

ANNESSO 5-D Linee guida per la fornitura di assistenza a terra a persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)

ANNESSO 5-E Linee guida sulla conoscenza e parità di trattamento della disabilità valide per tutti gli aeroporti e il personale dei vettori aerei che si occupa dei viaggiatori

ANNESSO 5-F Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)

ANNESSO 5-G Linee guida sulla formazione

ANNESSO 5-H Guida sulla pre-notifica di persone con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)

ANNESSO 5-I US Air Carrier Access Act Regulation (14 CFR Parte 382) e Regolamento UE (CE) N. 1107/2006: compatibilità e potenziale conflitto

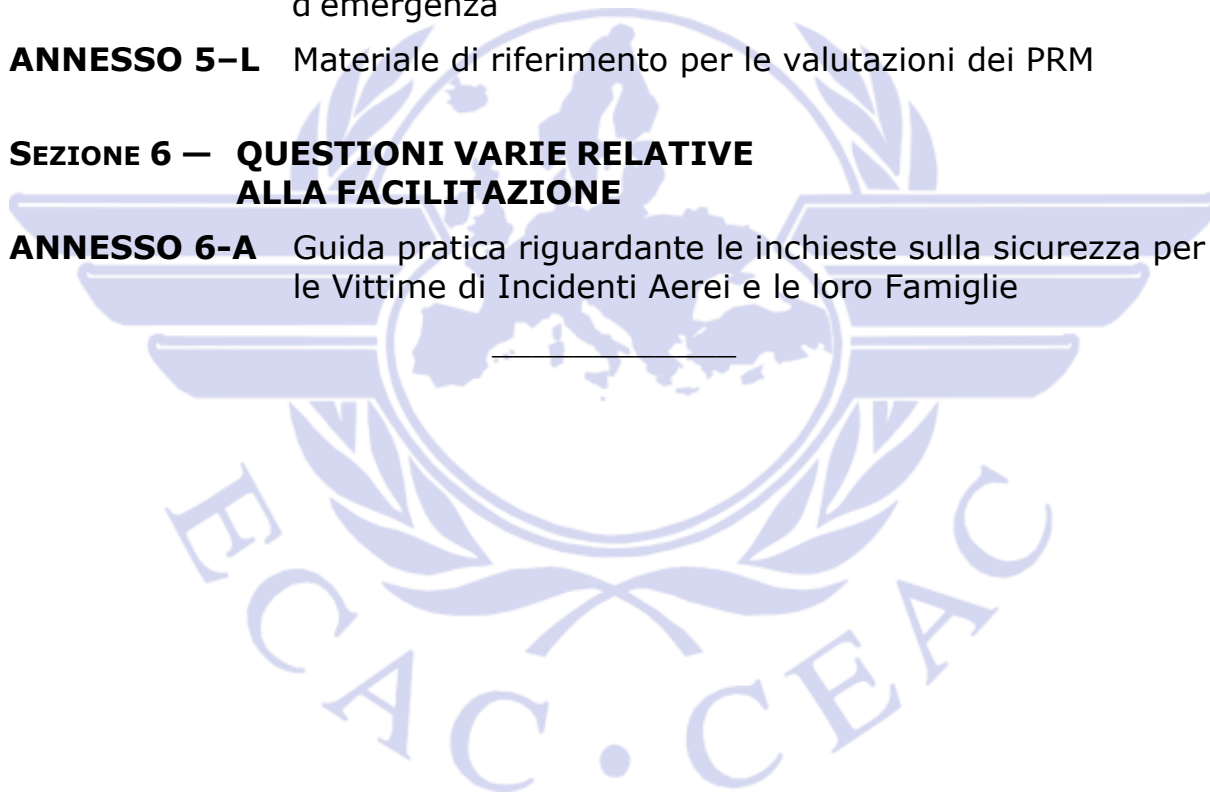
ANNESSO 5-J Indicazioni sulle informazioni pubblicate sui siti web per persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)

ANNESSO 5-K Armonizzazione della segnaletica dei punti di chiamata d'emergenza

ANNESSO 5-L Materiale di riferimento per le valutazioni dei PRM

**SEZIONE 6 — QUESTIONI VARIE RELATIVE
ALLA FACILITAZIONE**

ANNESSO 6-A Guida pratica riguardante le inchieste sulla sicurezza per le Vittime di Incidenti Aerei e le loro Famiglie



SEZIONE 0: DEFINIZIONI

A

- **Accompagnatore** (nell'ambito della Sezione 2 e i relativi annessi): si intende un adulto che viaggia con un minorenne. La persona non deve obbligatoriamente essere un genitore o il tutore legale del minorenne. *[Rif. ICAO Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 1, Definizioni]*
- **Accompagnatore** (nell'ambito della Sezione 5 e i relativi annessi): si intende una persona in grado di fornire la necessaria assistenza in termini di sicurezza a passeggeri con disabili o passeggeri a ridotta mobilità (PRM).
- **Vettore aereo**: si intende un'impresa di trasporto aereo munita di valida di licenza di esercizio. *[Rif. Regolamento (CE) N. 1107/2006 Articolo 2]*
- **Aeroporto**: si intende una qualsiasi superficie appositamente predisposta per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che potrebbero essere necessari per le esigenze del traffico aereo, ovvero gli impianti necessari all'assistenza ai servizi aerei commerciali. *[Rif. Regolamento (CE) N. 1107/2006 Articolo 2]*
- **Parcheggio aeroportuale**: si intende un parcheggio, all'interno dei confini dell'aeroporto o sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale, al servizio dei passeggeri che usano il detto aeroporto. *[Rif. Regolamento (CE) N. 1107/2006 Articolo 2]*
- **Utente Aeroportuale**: si intende qualsiasi persona fisica o giuridica responsabile del trasporto aereo di passeggeri, da e verso l'aeroporto considerato. *[Rif. Regolamento (CE) N. 1107/2006 Articolo 2]*
- **Comitato degli Utenti Aeroportuali**: si intende un comitato di rappresentanti degli utenti aeroportuali o delle loro organizzazioni. *[Rif. Regolamento (CE) N. 1107/2006 Articolo 2]*
- **Controllo automatizzato delle frontiere (acronimo inglese: ABC)** si intende un sistema automatizzato che convalida il documento di viaggio o token leggibile elettronicamente, stabilisce che il passeggero sia il legittimo detentore del documento o token, interroga i registri del controllo di frontiera e poi determina se il passeggero abbia i requisiti per attraversare i confini sulla base di regole predefinite. *[Rif. ICAO Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 1, Definizioni]*

C

- **Servizio aereo passeggeri commerciali**: si intende un servizio di trasporto aereo di passeggeri operato da un vettore aereo attraverso un volo di linea o non di linea offerto al pubblico a titolo oneroso, sia

singolarmente che come parte di un pacchetto. [Rif. Regolamento (CE) N 1107/2006 Articolo 2]

- **Vettore aereo comunitario:** si intende un'impresa di trasporto aereo con una licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato Membro. [Rif. Regolamento (CE) N 1107/2006 Articolo 2]

M

- **Gestore aeroportuale o ente di gestione:** un ente incaricato dalle norme legislative o regolamentari nazionali di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei diversi operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale. [Rif. Regolamento (CE) N 1107/2006 Articolo 2]
- **Minorenne:** con minorenne si intende una persona che non ha ancora raggiunto la maggiore età come stabilito dalla legge applicabile alla persona stessa. [Rif. ICAO Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 1, Definizioni]

N

- **Precauzioni necessarie:** si intendono le verifiche eseguite al punto di imbarco da personale adeguatamente formato, dipendente dell'operatore aereo o dell'impresa che opera per conto dell'operatore stesso, per assicurare che ciascuna persona sia in possesso di un documento di viaggio valido e, laddove applicabile, del visto o del permesso di soggiorno necessari all'entrata nello Stato di transito e/o di arrivo. Queste verifiche devono assicurare la rilevazione di ogni irregolarità evidente (quali furto d'identità, contraffazione o falsificazione), ovvero irregolarità riscontrate attraverso un'attenta analisi. [Rif. ICAO Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 1, Definizioni]

O

- **Vettore aereo effettivo:** si intende un vettore aereo che opera o intende operare un volo in virtù di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero. [Rif. Regolamento (CE) N 1107/2006 Articolo 2]

P

- **Persona con disabilità o persona a ridotta mobilità:** si intende qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, durante l'utilizzo del trasporto, a causa di una disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap intellettivo, oppure per qualsiasi altra causa di disabilità, o età, e la cui condizione richiede un'opportuna attenzione e l'adattamento del servizio fornito a tutti i

passaggeri alle specifiche esigenze della persona disabile o persona a mobilità ridotta. [Rif. Regolamento (CE) N 1107/2006 Articolo 2]

- **Interfaccia unica dei dati del passeggero:** si intende un servizio che permette alle parti coinvolte nel trasporto aereo di passeggeri di inviare le informazioni standardizzate dei passeggeri (i.e. API, iAPI e/o PNR) attraverso un portale unico di inserimento dati in modo da soddisfare tutti i requisiti regolamentari relativi all'entrata e all'uscita dei passeggeri e imposti dalle varie agenzie dello Stato firmatario. [Rif. ICAO Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 1, Definizioni]

R

- **Prenotazione:** si intende il possesso da parte del passeggero di un biglietto o di un altro titolo che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dal tour operator. [Rif. Regolamento (CE) N 1107/2006 Articolo 2]

S

- **Animale di servizio:** si intende un **cane da assistenza riconosciuto** nel contesto ECAC/EU, che rappresenta la definizione più precisa rispetto a quanto appare nel Doc. 9984 ICAO.

T

- **Tour operator:** si intende, con l'eccezione del vettore aereo, un organizzatore o rivenditore di pacchetti turistici o servizi di turismo in vendita direttamente a viaggiatori o attraverso intermediari.

U

- **Minore non accompagnato:** un minore che viaggia da solo o che viaggia con la sola compagnia di un altro minore¹. [Rif. ICAO Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 1, Definizioni]

¹ Questa definizione non riguarda nessun obbligo derivante dall'applicazione di Schengen o dai regolamenti relativi ai controlli delle frontiere nazionali.

SEZIONE 1: GENERALE

1.1 Implementazione dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione

1.1.1 In applicazione dello Standard 2.9 e dello Standard 4.13 inclusi nell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero favorire la trasmissione elettronica delle informazioni richieste dalle autorità pubbliche per l'accesso e la partenza di un aeromobile, e lavorare in collaborazione con tutte le parti coinvolte con l'obiettivo di giungere a procedure in cui la comunicazione elettronica, basata su norme concordate a livello internazionale, sia quella preferita rispetto alla comunicazione basata su documenti e dichiarazioni cartacee.

1.1.2 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero:

- a) Intensificare i loro sforzi verso una piena conformità con gli Standard e le *Recommended Practices* dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione;
- b) Notificare tempestivamente ad ICAO, se non ancora effettuato, lo stato di implementazione dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, nei loro territori, e di eventuali differenze dalle norme e prassi nazionali; le differenze notificate dovrebbero anche essere applicate alle disposizioni del presente documento; e
- c) Compiere maggiori sforzi per rimuovere limitazioni all'implementazione multilaterale di specifiche misure contenute nell'Annesso 9 ICAO, quindicesima edizione, nel caso in cui avessero finora continuato ad implementarle esclusivamente su base di reciprocità.

1.2 Miglioramento della facilitazione attraverso la cooperazione tra gli Stati Membri ECAC

1.2.1 Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe:

- a) Migliorare la facilitazione cooperando con gli Stati, in particolare con gli altri Stati Membri ECAC, con cui condivide servizi aerei attraverso le rispettive amministrazioni di aviazione civile con l'obiettivo di individuare soluzioni uniformi a problemi di facilitazione condivisi;
- b) Rendere disponibili i dettagli dell'ufficio amministrativo a cui indirizzare tutte richieste relative a problemi di facilitazione, inclusi quelli riguardanti l'immigrazione. I predetti dettagli devono essere inseriti in una lista da diffondere ed aggiornare periodicamente; e

- c) Stabilire una stretta coordinazione, adeguata alle circostanze, tra i programmi di facilitazione e di security.

“Modello di Programma Nazionale di Facilitazione dell’Aviazione Civile” - contenuto nell’Annesso 1-A.



SEZIONE 2: FACILITAZIONE NEL TRASPORTO DI PASSEGGERI E DEI LORO BAGAGLI

2.1 Accesso e partenza di persone e dei loro bagagli

2.1.1 Emissione ed uso di documenti di viaggio e visti leggibili elettronicamente

- 2.1.1.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero, in conformità con gli Standard ICAO 3.11 e 3.12 dell'Annesso 9, Quindicesima edizione:
- a) Emettere solo documenti di viaggio leggibili elettronicamente secondo le specifiche del Doc 9303 ICAO, Parte 4; e
 - b) Quando emettono documenti di identità, documenti di viaggio per passeggeri con lo status di rifugiato o apolide (*"Convention Travel Documents"*) o visti accettati per fini di viaggio, rilasciare questi ultimi in formato leggibile elettronicamente come specificato nel Doc ICAO 9303.
- 2.1.1.2 Nel rispetto dei Certificati del Personale Viaggiante, gli Stati Membri dovrebbero affidarsi ai *"Principi fondamentali per i Certificati dei Membri dell'Equipaggio"*, inclusi nell'**Annesso 2-D**.

2.1.1.3 ICAO Public Key Directory (PKD)

- 2.1.1.3.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero, come stabilito dalle *Recommended Practices* ICAO 3.9.1 e 3.9.2, considerare di entrare a far parte dell'*ICAO Public Key Directory*:
- a) Se attualmente rilasciano, o intendono farlo a breve, degli *eMachine Readable Travel Documents (eMRTDs)*, inserire le proprie informazioni nel *PKD* in modo accurato e tempestivo; e/o
 - b) Se implementando verifiche sui eMRTDs ai controlli delle frontiere, usano le informazioni disponibili nel *PKD* per validare gli eMRTDs ai controlli delle frontiere.

2.1.2 Rimozione delle carte d'imbarco/sbarco

- 2.1.2.1 Gli Stati Membri ECAC, in conformità con le consolidate politiche di facilitazione stabilite nelle importanti *ECAC FAL Recommendations* di un tempo e dall'ICAO nelle *Recommended Practice 3.27* incluse nell'Annesso 9 ICAO, dovrebbero compiere sforzi speciali e continui volti a dispensare dalla presentazione delle carte di imbarco/sbarco dove sono ancora utilizzate.

2.1.3 Controllo dei documenti di viaggio

- a) In considerazione che il controllo dei documenti di viaggio al punto di accesso è di primaria responsabilità delle autorità competenti di ciascuno Stato Membro ECAC;
- b) Ricordando le disposizioni del Capitolo 3 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, in particolare quelle del punto 3.34, che affronta gli obblighi degli operatori nel verificare, per fini di controllo, i documenti di viaggio delle persone per assicurare che esse siano in possesso dei documenti previsti dagli Stati di transito e destinazione;
- c) Riconoscendo che alcune nazioni di origine o transito sono note per essere la principale fonte di persone inammissibili che cercano accoglienza negli Stati Membri ECAC, creando seri problemi per le nazioni stesse; e
- d) Considerando che il momento migliore per prevenire il fenomeno delle persone inammissibili sia quello dell'imbarco,

Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe:

- i) Richiedere ai propri operatori² ed incoraggiare gli altri operatori in servizio nelle nazioni in questione di eseguire un controllo supplementare dei documenti di viaggio dei passeggeri, sia in entrata che in transito, immediatamente prima dell'imbarco e in accordo con le autorità coinvolte;
- ii) Nei casi in cui tale verifica finale sia richiesta, richiamare all'attenzione degli operatori la necessità di assicurare che passeggeri coinvolti siano pienamente consapevoli del requisito;
- iii) Cooperare e assistere gli operatori nella definizione della validità ed autenticità dei documenti di viaggio;
- iv) Le autorità pubbliche di ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbero sequestrare documenti di viaggio fraudolenti, falsificati e contraffatti. Le autorità pubbliche dovrebbero altresì confiscare tutti i documenti di viaggio utilizzati per rubare l'identità del vero titolare dei documenti di viaggio. I suddetti documenti dovrebbero essere immediatamente eliminati dalla circolazione e consegnati alle responsabili autorità dello Stato di emissione o alla relativa Rappresentanza Diplomatica dello Stato, eccetto nei casi in cui i documenti vengono trattenuti dalle autorità pubbliche ai fini dell'applicazione della legge.

² Come definito nel Capitolo I dell'Annesso 9 ICAO alla Convenzione di Chicago.

Nota – Nessun contenuto di questa disposizione deve essere interpretato come una volontà di prevenire o rendere meno importante il rimpatrio di passeggeri inammissibili, i cui documenti siano fraudolenti, falsificati o contraffatti oppure detenuti da un impostore, e che siano stati sequestrati da uno Stato Membro ECAC.

- v) Gli Stati Membri ECAC non dovrebbero richiedere all'operatore aereo la confisca dei documenti di cui al paragrafo 2.1.3.iv;
- vi) Gli Stati Membri ECAC non dovrebbero richiedere all'operatore aereo il trasporto di un passeggero da un punto di partenza o transito quando il documento di viaggio presentato dal suddetto passeggero è stato valutato da parte dello Stato essere fraudolento, falsificato o contraffatto, oppure è detenuto da una persona diversa rispetto a quella a cui il documento era stato legittimamente rilasciato;

Nota – Nessun contenuto di questa disposizione deve essere interpretato come una volontà di prevenire il rimpatrio di passeggeri inammissibili, i cui documenti siano fraudolenti, falsificati o contraffatti oppure detenuti da un impostore, e che siano stati sequestrati da uno Stato Membro ECAC, in conformità con il paragrafo 2.1.3.iv e di chi viaggia con una lettera di accompagnamento rilasciata in conformità con le disposizioni descritte nell'Annesso 9, Quindicesima edizione, Capitolo 5, Standard 5.7.

- vii) Nell'eventualità in cui i documenti di viaggio di un passeggero siano risultati irregolari, fornire assistenza agli operatori in conformità con le particolari disposizioni relative alla gestione dei passeggeri inammissibili, descritte nell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 5;
- viii) Non rendere gli operatori responsabili di accuse o sanzioni amministrative nell'evento in cui dovessero sbarcare persone non ammissibili, tranne nel caso in cui sia chiara la negligenza o l'errore da parte dell'operatore stesso nel prendere le necessarie precauzioni al fine di verificare che la persona fosse in possesso dei documenti di viaggio richiesti al momento dell'imbarco; e
- ix) Nel caso in cui l'arrivo di un passeggero non in possesso della documentazione adeguata sia soggetto ad accuse o sanzioni amministrative, assicurarsi che le suddette accuse o sanzioni tengano in considerazione il grado di

negligenza o della qualità dei controlli precauzionali intrapresi dall'operatore.

Nota – La mera assenza di documenti di viaggio al momento dello sbarco di un passeggero non dovrebbe automaticamente implicare la responsabilità dell'operatore.

2.1.3.1 **Alert aeroportuale sulla prevenzione dell'immigrazione illegale**

- a) Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe adottare una politica di condivisione attiva delle informazioni con l'obiettivo di proteggere i confini nazionali e l'Aviazione Civile dalle conseguenze negative dell'immigrazione illegale.
- b) Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe segnalare tempestivamente accurate informazioni a riguardo di documenti di viaggio rubati, persi o revocati rilasciati dallo Stato stesso all'INTERPOL, in modo che vengano inseriti nel database *INTERPOL's Stolen and Lost Travel Documents (SLTD)* e, se fattibile, incrociare con il database SLTD i documenti di viaggio delle persone che compiono viaggi internazionali ai punti di controllo di frontiera in entrata e in partenza.
- c) Ciascuno Stato Membro ECAC in possesso di informazioni o forti indicazioni su movimenti migratori illegali che potrebbero causare problemi o mettere a rischio l'ordine pubblico, la sicurezza pubblica o gli interessi degli Stati Membri ECAC, dovrebbe, all'interno del quadro giuridico nazionale e internazionale, informare tempestivamente gli Stati Membri ECAC e il Segretariato ECAC attraverso l'uso dell'elenco indirizzi indicato nel Doc 30 ECAC, Parte I, paragrafi 1.2 e 2.3.5.
- d) Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe assicurare aggiornamenti regolari delle liste di cui sopra.
- e) Le informazioni da trasmettere dovrebbero essere limitate ai metodi che denotano qualsiasi tipo abuso delle regole nazionali sull'immigrazione e dei principi della Facilitazione nell'Aviazione Civile, così come stabilito nell'Annesso 9 ICAO e nel Doc 30 ECAC, Parte I. Esse possono includere
 - Informazioni su documenti di viaggio utilizzati in modo fraudolento, falsi, falsificati, compresa il dato relativo alla nazionalità;
 - Informazioni sull'itinerario di viaggio;
 - Informazioni sulla valutazione dei rischi del passeggero; e
 - Informazioni sul modus operandi di contrabbandieri e trafficanti di esseri umani.

2.1.3.2 **Sistemi informatici per il Trasferimento dei Dati del Passeggero**

2.1.3.2.1 Gli Stati Membri ECAC che intendono introdurre sistemi informatici per il trasferimento dei dati del passeggero (APIS/PNRS), sono invitati a cercare supporto nei Principi fondamentali dei Sistemi Informatici per il Trasferimento dei Dati dei Passeggeri contenuti nell'**Annesso 2-C**.

2.1.4 Esperti in indagini su incidenti

2.1.4.1 Nel caso di incidenti aerei, gli Stati Membri ECAC dovrebbero accettare tempestivamente l'entrata nei loro territori, in via temporanea, di esperti necessari alla ricerca, salvataggio, indagine sull'incidente e riparazione o recupero dell'aeromobile danneggiato, in conformità con gli Annessi 12 e 13 della Convenzione di Chicago, senza che sia resa necessaria la produzione di qualunque altro documento di viaggio, se necessario, oltre al passaporto.

2.1.4.2 Quando è richiesto un visto, gli Stati Membri ECAC dovrebbero accettare, in caso di necessità, di consegnarlo in via eccezionale agli esperti investigatori in possesso dell'ordine di missione rilasciato dalla loro autorità competente nel momento in cui si presentano al punto di accesso nel territorio.

2.1.4.3 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero, se necessario, fornire ai team investigativi i mezzi di trasporto a loro necessari per raggiungere tempestivamente il sito dell'incidente.

2.2 Persone in transito nel territorio di uno Stato Membro ECAC

2.2.1 Visti di transito

2.2.1.1 Tenuto in considerazione che:

- a) Lo Standard 3.55 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, stabilisce che gli Stati Firmatari devono mantenere al minimo il numero di Stati i cui cittadini sono tenuti ad avere un visto di transito diretto al loro arrivo su un volo internazionale e continuando il loro viaggio verso uno Stato Terzo sullo stesso volo o un altro volo dallo stesso aeroporto nello stesso giorno;
- b) Esiste la tendenza tra alcuni Stati Membri ECAC di richiedere visti di transito nel tentativo di combattere un aspetto del problema relativo alle persone inammissibili;
- c) La creazione di un approccio comune e coerente al requisito per i visti di transito è nell'interesse di tutti;

- d) La necessità di intraprendere misure praticabili per contenere la minaccia percepita proveniente da alcune nazioni,

2.2.1.2 Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe:

- i) Limitare l'introduzione di requisiti per i visti di transito, nell'interesse generale della facilitazione del trasporto aereo, a quelle nazioni note per essere le principali fonti di persone inammissibili;
- ii) Comunicare l'introduzione di requisiti per i visti di transito a tutti gli altri Stati Membri ECAC e compiere ogni sforzo possibile per armonizzarsi con i requisiti nazionali richiesti dagli altri Stati Membri ECAC per questo tipo di visti; e
- iii) Informare il Segretariato ECAC, quando lo richiede e/o quando necessario, di qualsiasi cambiamento della politica relativa ai visti di transito.

2.3 Persone non ammissibili o deportati

2.3.1 Persone inammissibili

2.3.1.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero adottare misure adeguate con l'obiettivo di:

- a) Facilitare il rimpatrio di persone inammissibili;
- b) Avvisare l'operatore aereo non appena possibile dopo l'arrivo che il passeggero è stato trovato o potrebbe ancora essere trovato inammissibile e soggetto a possibili procedimenti di espulsione;
- c) Consultare l'operatore aereo per quanto riguarda il periodo di tempo per l'espulsione;
- d) Informare l'operatore aereo o il relativo agente, con il più ampio anticipo possibile sull'orario di partenza programmato, che una persona inammissibile potrebbe opporre resistenza all'espulsione, in modo che l'operatore aereo o il relativo agente possano prendere tutte le precauzioni per garantire la sicurezza del volo; e
- e) Implementare le rilevanti disposizioni dell'Annesso 9 ICAO.

2.3.2 Deportati

2.3.2.1 Le Autorità degli Stati Membri ECAC che eseguono un ordine di espulsione dovrebbero informare le autorità delle nazioni di transito, arrivo e l'operatore aereo o il relativo agente quando fattibile e permesso dalla normativa nazionale e internazionale, nei casi in cui la persona rischia di provocare problemi, mettere in pericolo l'ordine o la sicurezza pubblica.

La notifica scritta (facsimile, telex, e-mail) dovrebbe contenere le seguenti informazioni:

- a) Identità della persona;
- b) Ragione del trasporto della suddetta persona;
- c) Copia del decreto di espulsione, nel caso in cui la legislazione dello Stato Firmatario lo consenta;
- d) Valutazione del rischio da parte dello Stato e/o ogni altra pertinente informazione utile alla valutazione del rischio relativo alla sicurezza del volo;
- e) Nomi e nazionalità di ogni membro della scorta;
- f) Tipo dei documenti di viaggio disponibili; e
- g) Implementazione delle disposizioni rilevanti dell'Annesso 9 ICAO.

2.3.2.2 Gli Stati Membri ECAC che devono consentire il transito nei loro territori dei passeggeri che sono stati respinti o deportati da altri Stati, e per cui un visto di transito sia obbligatorio, sono invitati a fornire aiuto e assistenza a questi Stati con l'obiettivo di facilitare il trasporto dei suddetti passeggeri verso la loro destinazione finale.

2.3.2.3 Relativamente ai passeggeri deportati, dovrebbero essere usati voli diretti verso la nazione di destinazione, quando possibile.

2.3.2.4 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero indicare quali autorità devono essere informate in conformità con il paragrafo 2.3.2.

2.3.2.5 Tenuto conto del fatto che le persone ritenute inammissibili o deportate da uno Stato Membro ECAC spesso richiedono misure particolari perché l'ordine pubblico o la sicurezza vengano mantenuti, gli Stati Membri ECAC e gli operatori aerei dovrebbero cooperare. Nei confronti dei deportati, Stati Membri ECAC dovrebbero cercare supporto nelle "Linee guida per l'allontanamento di deportati", fornite nell'**Annesso 2-A**. Nei confronti di persone inammissibili, gli Stati Membri ECAC sono invitati a cercare supporto nelle "Linee guida per l'allontanamento di persone non ammissibili", sviluppate dalla IATA/CAWG e incluse nell'**Annesso 2-B**.

2.4 Raccomandazioni riguardanti i minori

2.4.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare che le loro pubbliche autorità competenti siano formate per considerare il benessere di minori accompagnati e non. [Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.78]

- 2.4.2 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare che gli operatori aerei forniscano una formazione adeguata al loro staff di terra e di cabina sulla gestione di minori. *[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.79]*
- 2.4.3 Gli Stati Membri ECAC e gli operatori aerei dovrebbero, se fattibile, scambiarsi informazioni riguardanti l'idoneo punto di contatto h24 a cui rivolgersi per questioni riguardanti il benessere di un minore. *[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.80]*
- 2.4.4 Nel caso in cui la regolamentazione relativa alla protezione e alla privacy dei dati lo permetta, gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare che gli operatori aerei manifestino qualsiasi preoccupazione in merito al benessere di un minore alle autorità pubbliche competenti. *[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.81]*
- 2.4.5 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare di affidare il minore non accompagnato alle cure della pubblica autorità competente alla prima opportunità disponibile nel caso in cui ci siano significative preoccupazioni riguardanti il benessere della persona durante un viaggio che non può essere completato rapidamente. *[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.82]*
- 2.4.6 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero applicare adeguate misure volte a garantire che gli operatori aerei non permettano a minori di età inferiore a cinque (5) anni di viaggiare senza accompagnatore. *[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.83]*
- 2.4.7 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero applicare adeguate misure volte a garantire che gli operatori aerei stabiliscano un piano per la gestione di minori non accompagnati che viaggiano sotto la loro supervisione. *[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.84]*
- 2.4.8 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare che gli operatori aerei che trasportano minori non accompagnati all'interno di un piano del vettore aereo acquisiscano le seguenti informazioni nel modulo di accompagnamento:
- Cognome e nome/i del minore;
 - Numero del passaporto o del documento di identificazione del minore;
 - I dettagli di contatto (nazione di residenza, indirizzo abitazione, numero di telefono) del minore, della persona che accompagna il minore all'aeroporto di partenza e della persona che lo va a prendere all'aeroporto di destinazione; e

- Cognome e nome/i e dettagli di contatto (nazione di residenza, indirizzo abitazione, numero di telefono) del genitore o tutore del minore.

[Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 3, 3.85]

- 2.4.9 Quando un minore fosse a viaggiare non accompagnato, gli operatori aerei dovrebbero condurre i controlli di identità sulle persone che lo accompagnano prima della partenza e lo prendono all'arrivo. Il minore non dovrebbe essere autorizzato a partire o essere rilasciato alla persona che lo attende all'arrivo se ci dovessero essere dubbi sull'autenticità dell'identificazione eseguita.
- 2.4.10 Quando un operatore aereo dovesse nutrire delle preoccupazioni riguardanti il benessere di un minore, dovrebbe trattenere copia della documentazione fornita dal minore come prova dell'autorizzazione a viaggiare.
- 2.4.11 Per quanto possibile, quando un minore è autorizzato a viaggiare non accompagnato, gli Stati Membri ECAC dovrebbero consultare l'INTERPOL Yellow Notices³ attraverso il database dell'INTERPOL Stolen and Lost Travel Documents (SLTD).
- 2.4.12 Un minore non accompagnato dovrebbe essere autorizzato a procedere in un viaggio multi-tappa solo se il trasporto è stato preventivamente accordato da tutti gli operatori aerei coinvolti.
- 2.4.13 Lo staff dell'operatore aereo dovrebbe assicurarsi che il modulo di dichiarazione del minore sia completo prima che il minore non accompagnato sia autorizzato a procedere lungo il viaggio.
- 2.4.14 Quando un minore non accompagnato intraprende un viaggio multi-tappa, il modulo di dichiarazione del minore non accompagnato dovrebbe essere firmato da un rappresentante dell'operatore aereo che effettua la connessione prima che il minore non accompagnato venga rilasciato dalla custodia.
- 2.4.15 Quando l'allontanamento di un passeggero inammissibile è in qualche modo collegato con un minore non accompagnato, lo Stato che decide sull'allontanamento dovrebbe prendere le necessarie misure per assicurare che vengano predisposte delle adeguate disposizioni dedicate al minore al punto di partenza, transito e destinazione, tenendo in particolare considerazione il suo interesse. [Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 5, 5.11.2]

³ INTERPOL Yellow Notices aiutano a localizzare persone scomparse, spesso minori, o aiutano ad identificare persone che non sono in grado di identificare loro stesse.

- 2.4.16 Quando l'allontanamento di un passeggero deportato è in qualche modo collegato con un minore non accompagnato, lo Stato che decide sull'espulsione dovrebbe prendere le necessarie misure per assicurare che vengano predisposte delle adeguate disposizioni dedicate al minore al punto di partenza, transito e destinazione, tenendo in particolare considerazione il suo interesse [Ref. Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, Capitolo 5, 5.18.2]
- 2.4.17 Gli operatori aerei dovrebbero considerare attentamente la sicurezza e il comfort del minore non accompagnato e dei passeggeri intorno ad esso prima dell'assegnazione dei posti.

"Linee guida per l'allontanamento di deportati" - contenute nell'Annesso 2-A.

"Linee guida per l'allontanamento di persone inammissibili" - contenute nell'Annesso 2-B.

"Principi fondamentali dei Sistemi Informatici per il Trasferimento dei Dati dei Passeggeri" - contenuti nell'Annesso 2-C.

"Principi fondamentali per i Certificati dei Membri dell'Equipaggio" - contenuti nell'Annesso 2-D.

Best practices per i Sistemi automatizzati di controllo delle frontiere (*Automated Border Control systems*) - contenute nell'Annesso 2-E.

SEZIONE 3 – FACILITAZIONE NEL CARGO AEREO

3.1 Trattamento doganale del cargo aereo ed automazione

- 3.1.1 In applicazione dello Standard 2.9 e dello Standard 4.13 inclusi nell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero favorire la trasmissione elettronica delle informazioni richieste dalle autorità pubbliche per l'accesso e la partenza di un aeromobile, e lavorare in collaborazione con tutte le parti coinvolte con l'obiettivo di giungere a procedure in cui la comunicazione elettronica, basata su norme concordate a livello internazionale, sia quella preferita rispetto alla comunicazione basata su documenti e dichiarazioni cartacee.
- 3.1.2 In applicazione delle *Recommended Practice* 4.17.1 inclusi nell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare l'introduzione di disposizioni per permettere a tutte le parti coinvolte nelle operazioni di cargo aereo di presentare tutte le informazioni richieste dalle autorità pubbliche, relative all'arrivo, la permanenza e la partenza di un cargo aereo in un portale unico di inserimento dati (*Single Window*). Per quanto riguarda la considerazione e l'implementazione relative al concetto di *Single Window*, gli Stati Membri ECAC dovrebbero utilizzare le raccomandazioni e le linee guida relative al concetto di *Single Window* sviluppate dal United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, pubblicate come *UN/CEFACT Recommendation 33*.
- 3.1.3 In applicazione delle *Recommended Practice* 4.17.2 inclusi nell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare tutti i partecipanti nel trasporto, handling e autorizzazione del cargo aereo a semplificare le principali procedure e documentazioni, ovvero di cooperare e partecipare direttamente allo sviluppo di sistemi comunitari di cargo aereo elettronico attraverso l'utilizzo di norme concordate a livello internazionale, con una visione di miglioramento dello scambio di informazioni relative a tale traffico e assicurando l'interoperabilità tra i sistemi di tutti i partecipanti.
- 3.1.4 In applicazione delle *Recommended Practice* 4.20 inclusi nell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero supportare e partecipare per quanto possibile ad iniziative volte a permettere la presentazione della documentazione di supporto in formato elettronico.

3.2 Procedure precedenti all'arrivo e alla partenza

- 3.2.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero, per le finalità delle procedure precedenti all'arrivo e alla partenza:

- Astenersi dal richiedere la presentazione di una dichiarazione pre-arrivo separata per voli a corto raggio prima del decollo e per i voli a lungo raggio prima delle 4 ore precedenti all'arrivo al primo aeroporto nella nazione di destinazione;
- Astenersi dal richiedere la presentazione di una dichiarazione pre-partenza separata prima dei 30 minuti precedenti alla partenza da un aeroporto;
- Limitare i dati richiesti a quelli necessari ad eseguire una corretta analisi del rischio per scopi di security e safety e includere almeno l'identificazione dell'aeromobile, l'identificazione e la quantità delle merci all'arrivo e le informazioni di trasporto, accettando che queste informazioni possano essere sostenute da documenti commerciali. Questi dati richiesti dovrebbero essere specificati nella legislazione nazionale e determinati in cooperazione con tutti i partecipanti coinvolti nel trasporto e nel Handling del cargo aereo;
- Derogare all'obbligo di una dichiarazione generale e una bolla di accompagnamento separate quando almeno i dati contenuti nei suddetti documenti sono inclusi nelle informazioni pre-partenza e pre-arrivo. Gli Stati Membri ECAC potrebbero richiedere, all'ingresso, una dichiarazione separata di conferma arrivo merci o richiedere, all'uscita, una dichiarazione separata di conferma arrivo merci al punto finale di uscita, precedentemente alla loro partenza;
- Tenere in considerazione, quando appropriato, gli standard internazionali disponibili relativi alla catena logistica sicura e alle informazioni pre-partenza e pre-arrivo riguardanti l'accesso e la partenza di cargo aerei;
- Considerare lo sviluppo di sistemi automatici di elaborazione dati per la presentazione e il trattamento delle informazioni pre-arrivo e pre-partenza, inclusi i sistemi automatici di analisi del rischio.

3.3 Operatori Economici Autorizzati

- 3.3.1 In virtù delle Recommended Practice 4.9.1 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare l'introduzione di programmi per gli Operatori Economici Autorizzati volti a migliorare la security, e perciò creare un ambiente per rendere le misure di controllo delle frontiere più snelle. Questo tipo di misure di controllo può includere un ridotto livello di ispezioni fisiche, la consegna di un numero di dati limitato, una notifica sulla volontà di condurre un'ispezione prima dell'arrivo delle merci ed altre misure

facilitative. Le misure di controllo dovrebbero essere basate sulle informazioni richieste che sono state fornite in anticipo alle Dogane e attraverso l'uso di procedure di valutazione del rischio. Maggiori informazioni sugli Operatori Economici Autorizzati sono presentate nell'**Annesso 3-A Appendice 1**.

- 3.3.2 Per la concessione dello status di Operatore Economico Autorizzato, le Autorità Pubbliche dovrebbero, quando appropriato, tenere in considerazione i requisiti e le condizioni già soddisfatte per analoghi programmi di operatori autorizzati sotto la supervisione di altre autorità pubbliche in modo da evitare duplicazioni di requisiti simili richiesti da parte delle autorità pubbliche.
- 3.3.3 In virtù delle Recommended Practice 4.30.1 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, le procedure speciali semplificate per Operatori Economici Autorizzati e altre persone autorizzate potrebbero comprendere ma non essere limitate a:
- a) Svincolo delle merci per l'import o l'export sulla base della fornitura delle informazioni minime necessarie all'identificazione delle merci ed a permettere il conseguente completamento della dichiarazione delle merci finale;
 - b) Sdoganamento delle merci import o export presso gli uffici della persona autorizzata o da un altro luogo autorizzato dalle Dogane;
 - c) Presentazione della dichiarazione delle merci per l'import e l'export sulla base dell'iscrizione della persona autorizzata nei registri contabili;
 - d) Presentazione di una singola dichiarazione per tutte le importazioni o esportazioni in un dato periodo in cui le merci sono importate o esportate frequentemente dalla stessa persona;

In seguito a ciò, gli Stati Membri ECAC potrebbero considerare ulteriori misure semplificate come procedure di transito basate sull'uso di bolla di accompagnamento o lettera di trasporto master (*Master Air Waybill*).

- 3.3.4 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero – per conoscenza della persona autorizzata – prestare attenzione al Transitional Standard 3.32 discusso nella Convention Internazionale dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane (World Customs Organization's - WCO) sulla Semplificazione ed Armonizzazione delle procedure doganali, riviste nel 1999, entrate in vigore nel 2006 ("La Convenzione di Kyoto rivista").

- 3.3.5 In virtù delle Recommended Practice 4.9.2 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare la creazione di accordi o procedure per il reciproco riconoscimento dei rispettivi programmi di Operatore Economico Autorizzato o di programmi equivalenti con altre nazioni.

3.4 Cooperazione tra le autorità competenti interessate nell'ambito della security del cargo aereo

- 3.4.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare la cooperazione tra le autorità di security del cargo aereo e le autorità Doganali in relazione ai rispettivi programmi di certificazione della security, nei ruoli dell'Agente Regolamentato/Mittente Conosciuto/Mittente Responsabile e l'Operatore Economico Autorizzato. La cooperazione può comprendere:
- a) la procedura di applicazione e di valutazione iniziale;
 - b) lo scambio delle informazioni disponibili relative al richiedente, incluse le informazioni sui soggetti approvati/certificati contenute nei loro rispettivi database;
 - c) controlli di conformità combinati;
 - d) attività di follow-up dopo l'assegnazione dello status/autorizzazione, inclusa la condivisione di informazioni relative alla revoca o annullamento dello stato; e
 - e) altre attività.

3.5 Disposizioni varie

- 3.5.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero facilitare il trasferimento del cargo aereo da un aeromobile all'altro all'interno dello stesso aeroporto attraverso l'uso di strumenti elettronici per la presentazione della dichiarazione di carico.
- 3.5.2 In virtù delle *Recommended Practice* 4.11.1 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare, ai fini della facilitazione, quando fattibile, l'uso delle informazioni di carico già disponibili nelle successive procedure doganali di import, export e/o transito per lo svincolo/sdoganamento delle merci.
- 3.5.3 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero esentare da controlli documentali i cargo aerei trasferiti da un volo all'altro all'interno dello stesso aeroporto e, invece, fare affidamento su tecniche di tracciamento elettronico, quando disponibili, e su un'adeguata ed efficiente supervisione doganale dell'area di stazionamento e dei depositi merci.

- 3.5.4 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero rivedere le tariffe di deposito degli aeroporti con quantità di spazio libero e, se necessario, modificarle per indurre i titolari dei cargo e gli agenti a rimuovere le loro merci il prima possibile.
- 3.5.5 Nell'ambito degli Standards 2.21 e 2.22 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, e nel riferimento alle sanzioni, gli Stati Membri ECAC dovrebbero concedere un'adeguata finestra temporale dedicata alla correzione di errori involontari nella bolla di accompagnamento. Queste correzioni non possono essere apportate dopo che le autorità pubbliche hanno già trattato le informazioni incluse nella bolla stessa, tranne che nel caso in cui la motivazione della correzione è considerata essere valida da parte delle autorità pubbliche.
- 3.5.6 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero tenere conto delle Linee Guida incluse nell'**Annesso 3-A** relative al rimborso fiscale (tax refund) per facilitare la gestione dei passeggeri che devono adempiere le formalità per il rimborso.

"Linee guida sulla facilitazione del cargo aereo" - contenute nell'Annesso 3-A.

SEZIONE 4: FACILITAZIONE E SERVIZI DEDICATI AL TRAFFICO AEROPORTUALE

4.1 Segnaletica aeroportuale

Gli Stati Membri ECAC dovrebbero richiamare l'attenzione delle loro amministrazioni aeroportuali sulla necessità di essere guidati dalle indicazioni riportate nel Doc 9636 ICAO nel momento dell'introduzione di nuova segnaletica o della modifica di quella esistente negli aeroporti presenti all'interno dei rispettivi territori.

4.2 Fornitura di carrelli bagagli e trolley

Gli Stati Membri ECAC dovrebbero richiamare l'attenzione delle loro amministrazioni aeroportuali sulla necessità di rendere disponibile per gli utenti un sufficiente numero di carrelli bagagli/trolley nei punti prestabiliti di ciascun aeroporto.



SEZIONE 5: FACILITAZIONE DEL TRASPORTO DI PERSONE CON DISABILITÀ E PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA

Nota: Persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM) rappresentano una crescente percentuale della popolazione mondiale e ne rappresentano la più grande minoranza. [Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities, prefazione]

Persone con disabilità e PRM hanno gli stessi diritti degli altri cittadini per quanto riguarda la libertà di movimento, di scelta e di non discriminazione. Ciò si applica al trasporto aereo così come agli altri ambiti della vita. [Ref. Regola (EC) 1107/2006, paragrafo introduttivo 1]

La discriminazione verso persone con disabilità e PRM nel trasporto aereo è vietata. Persone con disabilità e PRM dovrebbero dunque essere ammesse al trasporto e non escluse sulla base della loro disabilità o mobilità ridotta, se non per motivi giustificati di sicurezza previsti dalla legge. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006, paragrafo introduttivo 2]

Al fine di garantire alle persone con disabilità e PRM la possibilità di viaggiare in aereo a condizioni simili a quelle degli altri cittadini, è necessario fornire assistenza, attraverso l'impiego dello staff e delle attrezzature necessarie, in aeroporto ed a bordo dell'aeromobile per rispondere alle loro specifiche esigenze. Per favorire l'inclusione sociale, le persone coinvolte dovrebbero ricevere la suddetta assistenza senza oneri aggiuntivi. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006, paragrafo introduttivo 4]

5.1 Contesto giuridico

Nota: Gli International Standards e le Recommended Practices relative alla facilitazione del trasporto aereo di persone con disabilità e PRM sono stabiliti nell'Annesso 9⁴ ICAO, Capitolo 8. Il "Manuale sull'Accesso al trasporto aereo di persone con disabilità - Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities" (DOC 9984 ICAO)⁵ consolida i principi generali riguardanti la facilitazione del trasporto di persone con disabilità e PRM.

⁴ Annesso 9 ICAO, 15^{esima} Edizione, Revisione 26^{esima}, ottobre 2017

⁵ Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities, 1^a Edizione - 2013

Nota: Nell'Unione Europea (UE), i diritti dei passeggeri con disabilità e dei PRM sono protetti dal Regolamento (CE) N 1107/2006 (CE 1107/2006), e le stesse disposizioni sono stabilite nel documento ECAC Doc 30, Parte I, al fine di armonizzare l'implementazione delle misure negli Stati Membri ECAC non-EU. Le indicazioni sull'applicazione del CE 1107/2006 sono fornite nelle Linee guida Interpretative rilasciate nel giugno 2012.

5.2 Obiettivo ed ambito

Nota: L'obiettivo della Sezione 5 è quello di definire e raccomandare regole condivise per la protezione e per la fornitura di assistenza a persone con disabilità e PRM che viaggiano per via aerea, in modo che vengano implementate su base armonizzata negli Stati Membri ECAC.

- 5.2.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero stabilire una serie di regole comuni per la tutela e l'assistenza delle persone con disabilità e PRM nel trasporto aereo per tutelarli dalla discriminazione e assicurarsi che ricevano assistenza. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 1.1]
- 5.2.2 Le disposizioni contenute in questa sezione dovrebbero essere applicate a persone disabili e PRM, che utilizzano o hanno intenzione di utilizzare servizi aerei passeggeri commerciali in partenza, transito o arrivo in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato Membro ECAC.
- 5.2.3 Le disposizioni delle sottosezioni [5.4.1](#) (divieto di rifiutare il trasporto), [5.4](#) (deroghe, condizioni speciali e informazioni) and [5.3](#) (assistenza fornita da vettori aerei) dovrebbero essere anche applicate ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato fuori dagli Stati Membri ECAC verso un aeroporto situato nel territorio di uno Stato Membro ECAC, se il vettore operativo è un vettore in possesso di una licenza rilasciata da uno Stato Membro ECAC.
- 5.2.4 I gestori aeroportuali e i vettori aerei dovrebbero lavorare in partnership per revisionare e sviluppare il modo in cui i servizi di assistenza speciale per persone con disabilità e PRM sono organizzati al fine di supportare il principio di un servizio professionale e completo per questa categoria.
- 5.2.5 La formazione sulla disabilità e sull'uguaglianza nei confronti della disabilità per vettori aerei e personale aeroportuale è cruciale per assicurare alle persone con disabilità e PRM di ricevere l'assistenza di cui potrebbero avere bisogno e di essere trattate con rispetto.

*Nota: Gli **Annessi 5-A – 5-L** forniscono ulteriori indicazioni, suggerimenti e dettagli per i vettori aerei, gli aeroporti e Stati Membri ECAC sulle raccomandazioni incluse nelle seguenti Sezioni.*



5.3 Assistenza fornita da vettori aerei

PRM e passeggeri con disabilità dovrebbero usufruire dello stesso completo servizio dei passeggeri non disabili. Il concetto di completo significa che i PRM e i passeggeri con disabilità dovrebbero effettuare un viaggio comodo, sicuro e senza interruzioni grazie alla fornitura dell'assistenza adatta alle necessità di ciascun individuo. [Annesso 5E, paragrafo 3.1]

5.3.1 Assistenza senza oneri aggiuntivi per il passeggero

Un vettore aereo dovrebbe fornire l'assistenza necessaria senza costi aggiuntivi alle persone con disabilità o PRM in partenza, arrivo o in transito in un aeroporto di uno Stato Membro ECAC a condizione che la persona in questione soddisfi le condizioni stabilite nei paragrafi [5.8.1](#), [5.8.2](#) and [5.8.4](#). [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 10]

5.3.2 Assistenza fornita da vettori aerei

5.3.2.1 I vettori aerei dovrebbero fornire i seguenti tipi di assistenza a PRM e passeggeri con disabilità:

- Trasporto in cabina di animali da assistenza, nel rispetto della regolamentazione nazionale.
- In aggiunta all'attrezzatura medica, il trasporto di massimo due dispositivi di mobilità per ciascuna persona con disabilità o PRM, incluse sedie a rotelle elettriche (previo preavviso di 48 ore e con possibile limitatamente allo spazio disponibile a bordo dell'aeromobile, e fatta salva l'applicazione della pertinente legislazione relativa alle merci pericolose).
- Comunicazione di informazioni essenziali relative al volo in formato accessibile.
- Su richiesta del passeggero e fatti salvi i requisiti di safety e disponibilità, compiere tutti i ragionevoli sforzi nella pianificazione dei posti a sedere per rispondere alle esigenze di persone con disabilità o a mobilità ridotta.
- Assistenza per il raggiungimento dei servizi igienici in caso di necessità.
- Qualora una persona con disabilità o PRM sia assistita da un accompagnatore, il vettore aereo compie tutti i ragionevoli sforzi per attribuire a quest'ultimo un posto a sedere accanto alla persona con disabilità o PRM. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 Annesso II]

5.3.2.2 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare alle persone con disabilità ed ai PRM di ricevere la necessaria assistenza a bordo da parte del personale di cabina del vettore.

5.3.3 Caratteristiche di accessibilità a bordo degli aeromobili

5.3.3.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero introdurre disposizioni attraverso cui ciascun vettore, nuovo o a seguito di una ristrutturazione completa della flotta, debba essere attrezzato come segue:

- a) In aeromobili con 30 o più posti a sedere almeno il 50% di tutti i posti corridoio dovrebbe avere braccioli mobili.
- a) Aeromobili con più di un corridoio dovrebbero essere dotati di almeno un'ampia toilette per provvedere ai bisogni del PRM con qualsiasi tipo di disabilità.
- b) Ogni altro aeromobile dotato di almeno due toilette dovrebbe averne almeno una per provvedere alle specifiche necessità del PRM (porta abbastanza ampia per l'assistenza del PRM, porte che si aprono verso l'esterno o porte scorrevoli, maniglie da incasso, tende per la privacy su entrambi i lati del corridoio, soglia d'ingresso eliminabile se necessario).
- c) Aeromobili con 100 o più posti a sedere dovrebbero avere a bordo almeno una sedia a rotelle.
- d) Aeromobili con 60 o più posti a sedere equipaggiati con una toilette per PRM dovrebbero avere almeno una sedia a rotelle a bordo disponibile su ogni volo.
- e) Aeromobili con 60 o più posti a sedere non ancora equipaggiati con una toilette per PRM dovrebbero trasportare una sedia a rotelle a bordo previa richiesta del PRM effettuata almeno 48 ore prima della partenza.
- f) Aeromobili con 100 o più posti a sedere dovrebbero avere dello spazio prioritario in cabina, destinato a contenere verticalmente almeno una sedia a rotelle personale pieghevole non eccedente le dimensioni ISO.
- g) Particolare attenzione dovrebbe essere prestata al colore, al contrasto delle tonalità e all'aver un livello uniforme dell'illuminazione di bordo.
- h) Se una sedia a rotelle di bordo è disponibile, essa deve essere facilmente accessibile per ogni passeggero che ne abbia bisogno durante il volo.

5.3.3.2 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero anche richiamare l'attenzione dei loro vettori aerei sulle disposizioni dell'**Annesso 5-E** "Linee guida sulla conoscenza e parità di trattamento della disabilità"

valide per tutti gli aeroporti e il personale dei vettori aerei che si occupa dei viaggiatori” e dell’**Annesso 5-F** “Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)”.



5.4 D deroghe, condizioni speciali e informazioni

5.4.1 Divieto di rifiutare il trasporto

Un vettore aereo, un suo agente o un tour operator non dovrebbero rifiutare, sulla base di disabilità o ridotta mobilità:

- a) di accettare una prenotazione per un volo in partenza o arrivo in un aeroporto nel territorio di uno Stato Membro ECAC;
- b) di imbarcare una persona con disabilità o un PRM in tale aeroporto se la persona interessata è in possesso di un biglietto valido e di una prenotazione. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 3]

5.4.2 Limitate circostanze in cui il vettore aereo, gli agenti o i tour operators posso avere la possibilità di rifiutare

Nonostante le disposizioni del paragrafo [5.5.1](#), un vettore aereo, un suo agente o un tour operator dovrebbero avere la possibilità di rifiutare di accettare una prenotazione o imbarcare una persona con disabilità o un PRM solo nelle seguenti circostanze:

- a) Al fine di soddisfare gli obblighi in materia di safety stabiliti dalla normativa nazionale e internazionale, o al fine di soddisfare gli obblighi di safety stabiliti dall'autorità che ha rilasciato il certificato di operatore aereo al vettore aereo interessato;
- b) Se le dimensioni dell'aeromobile o dei suoi portelloni rendono fisicamente impossibile l'imbarco o il trasporto della persona con disabilità o del PRM.

[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 4.1]

5.4.3 Se un PRM o passeggero con disabilità vede negato la propria una prenotazione o l'imbarco

5.4.3.1 Nel caso in cui una prenotazione sia rifiutata sulle basi di cui ai punti (a) o (b) del paragrafo [5.4.2.1](#), il vettore aereo, il suo agente o il tour operator dovrebbero compiere tutti i ragionevoli sforzi per proporre un'alternativa accettabile alla persona in questione. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 4.1]

5.4.3.2 Ad una persona con disabilità o ad un PRM a cui è stato negato l'imbarco sulla base della sua disabilità o mobilità ridotta e ad un eventuale accompagnatore, ai sensi del paragrafo [5.4.4](#), dovrebbe essere proposto il diritto di rimborso o un volo alternativo. Il diritto di scelta tra al volo di ritorno e un volo

alternativo è condizionato al soddisfacimento di tutti i requisiti di safety. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 4.1]

5.4.3.3 I vettori aerei sono obbligati ai sensi del Regolamento CE 1107/2006 a compiere tutti i ragionevoli sforzi per ospitare PRM a bordo anche in assenza di notifica del loro viaggio. [Annesso 5-F, paragrafo 7.1]

5.4.3.4 I vettori aerei dovrebbero fornire informazioni sui loro siti web per assicurarsi che i passeggeri con disabilità e PRM comprendano il processo di notifica e le eventuali restrizioni imposte dal vettore aereo ad esempio limitazioni di spazio o di safety. [Annesso 5-J, Sezione 2]

5.4.4 **PRM e passeggero con disabilità tenuti a viaggiare con un accompagnatore**

5.4.4.1 Conformemente alle condizioni di cui al paragrafo [5.4.2\(a\)](#), un vettore aereo, un suo agente o un tour operator possono esigere che la persona con disabilità o il PRM sia accompagnata da un'altra persona che sia in grado di fornire l'assistenza necessaria. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 4.2]

5.4.4.2 I vettori aerei dovrebbero essere esortati dagli Stati Membri ECAC ad offrire sconti per il trasporto dell'accompagnatore di persone con disabilità o PRM, in particolare quando il vettore aereo considera la presenza di tale persona necessaria per ragioni di safety.

*Nota: Relativamente alle condizioni di cui al paragrafo [5.4.2\(a\)](#), le indicazioni sono fornite ai vettori aerei con l'**Annesso 5-F** "Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)".*

5.4.5 **Requisiti di informazione per vettori aerei, i loro agenti e tour operators**

5.4.5.1 Un vettore aereo o un suo agente dovrebbero rendere disponibili pubblicamente, in formati accessibili ed almeno nelle stesse lingue rese disponibili ad altri passeggeri, le norme di sicurezza che si applicano al trasporto di persone con disabilità o PRM, nonché le eventuali restrizioni relative al loro trasporto o a quelle relative ai dispositivi per la mobilità a causa delle dimensioni dell'aeromobile. Un tour operator dovrebbe rendere disponibili tali norme di sicurezza e restrizioni per i voli inclusi in pacchetti viaggio, pacchetti vacanze e pacchetti turistici "tutto incluso" che esso organizza, vende o propone. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 4.3]

- 5.4.5.2 Quando un vettore aereo, un suo agente o un tour operator applicano una deroga ai sensi dei paragrafi [5.4.2](#) or [5.4.4](#), dovrebbe immediatamente informare la persona con disabilità o PRM delle relative motivazioni. Su richiesta della persona con disabilità o PRM, un vettore aereo, un suo agente o un tour operator dovrebbe comunicare tali ragioni in forma scritta entro cinque giorni lavorativi dalla richiesta stessa. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 4.4]
- 5.4.5.3 I vettori aerei e gli aeroporti dovrebbero seguire le linee guida generali e specifiche fornite nell'**Annexo 5-J** "Indicazioni sulle informazioni pubblicate sui siti web per persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)" riguardanti l'accessibilità dei rispettivi siti web e le informazioni che dovrebbero essere fornite.

5.6



5.5 Categorie di passeggeri che necessitano di assistenza speciale

5.5.1 Al fine di adattare i servizi forniti alle necessità delle persone con disabilità o PRM, gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare i vettori aerei, i gestori aeroportuali e le agenzie di viaggio ad usare una definizione condivisa delle differenti categorie di persone che necessitano di assistenza speciale e ad informare il vettore aereo o l'aeroporto coinvolto del tipo di assistenza necessaria.

5.5.2 Codici di classificazione per PRM e passeggeri con disabilità

5.5.2.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero fare riferimento alle seguenti classificazioni e codifiche nelle comunicazioni del vettore aereo:

- **WCHR** – Passeggero che può camminare autonomamente all'interno dell'aeromobile nonché scendere e salire le scale, ma che ha bisogno di una sedia a rotelle o di altro mezzo di trasporto per spostarsi tra l'aeromobile e il terminal e per lunghi tratti all'interno dell'aerostazione. È raccomandato di includere in questa categoria i passeggeri che hanno bisogno solo di una limitata assistenza in aeroporto e nessuna assistenza a bordo (per es. passeggeri anziani e altri che non hanno bisogno di una sedia a rotelle ma piuttosto di un aiuto o assistenza col bagaglio).
- **WCHS** - Passeggero che può camminare autonomamente all'interno dell'aeromobile, ma che non può scendere o salire le scale e che ha bisogno di una sedia a rotelle per spostarsi tra l'aeromobile e il terminal, per lunghi tratti all'interno dell'aerostazione e dev'essere assistito per salire o scendere scalini.
- **WCHC** – Questa categoria include una vasta gamma di passeggeri. Essa include chi è completamente immobilizzato, che ha bisogno di una sedia a rotelle o altro mezzo per spostarsi e necessita di assistenza dal momento dell'arrivo in aeroporto fino al raggiungimento del posto in aeromobile o, se necessario, in un posto speciale adattato per le loro specifiche esigenze. Questa categoria include anche i passeggeri con una disabilità che colpisce solo gli arti inferiori che richiedono assistenza per l'imbarco e lo sbarco e per muoversi all'interno della cabina dell'aeromobile ma che sono altrimenti autosufficienti e che possono muoversi autonomamente sulla propria sedia a rotelle in aeroporto. Specificare il livello di autonomia al momento della prenotazione eviterà l'erogazione di un'assistenza inadeguata.

- **WCLB** – Questa categoria include i passeggeri che usano una sedia a rotelle a batteria agli ioni di litio. Il trasporto delle batterie al litio delle sedie a rotelle da parte del passeggero richiederà una notifica/preparazione preventiva. Peso e dimensioni potrebbero dover essere specificati.
- **BLND** - Passeggero ipovedenti o ciechi.
- **DEAF** – Passeggero con menomazione dell'udito o menomazione dell'udito e della parola.
- **DPNA** – Passeggero con disabilità con problemi intellettivi o comportamentali che necessita di assistenza. Questa categoria include persone con disabilità come difficoltà di apprendimento, demenza, sindrome di Alzheimer o Down che viaggiano da soli e che avranno necessità di assistenza a terra.

5.5.3 Informazioni "free text"

5.5.3.1 Al fine di fornire l'assistenza adeguata, il vettore aereo dovrebbe informare sulle reali esigenze del passeggero attraverso l'uso dei box "free text - testo libero", visibili nel sistema di messaggistica tra vettori aerei e aeroporti (messaggistica PAL/CAL). Questa metodologia risulta particolarmente utile nel caso di passeggeri con disabilità invisibili.

Nota: l'Annesso 5-H "Indicazioni sulla pre-notifica di persone con disabilità e persone a ridotta mobilità (PRM)" fornire indicazioni per vettori aerei e aeroporti per quanto riguarda la trasmissione di informazioni e notifiche.

5.5.3.2 I vettori aerei dovrebbero pubblicare sufficienti informazioni nei loro siti web per assicurare ai passeggeri con disabilità e ai PRM la possibilità di compiere una scelta consapevole quando scelgono di viaggiare su uno specifico volo. [Annesso 5-H, paragrafo 4.2.1.4]

5.6 Trasmissione delle informazioni

5.6.1 Pre-notifica a vettori aerei, agenti e tour operators

- 5.6.1.1 I Vettori aerei, i loro agenti e i tour operators dovrebbero adottare tutte le misure necessarie alla ricezione delle notifiche di richiesta di assistenza da parte di persone con disabilità o PRM, presso i loro punti vendita nel territorio degli Stati Membri ECAC, incluse le vendite per telefono e via Internet. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 6.1]
- 5.6.1.2 I Vettori aerei, i loro agenti e i tour operators dovrebbero ottemperare a questi requisiti e le persone con disabilità e i PRM dovrebbero essere in grado di comprenderli.
- 5.6.1.3 I Vettori aerei, i loro agenti e i tour operators dovrebbero utilizzare le codifiche per le categorie speciali di passeggeri come definito nella sotto-sezione 5.4.2 nella fase di trasmissione delle informazioni sulle categorie di PRM e passeggeri con disabilità agli aeroporti.

5.6.2 Limiti di tempo per la pre-notifica

- 5.6.2.1 Quando un vettore aereo, un suo agente o un tour operator riceve una notifica di richiesta di assistenza almeno 48 ore prima dell'orario di partenza del volo pubblicato, deve trasmettere l'informazione in questione almeno 36 ore prima dell'orario di partenza del volo pubblicato:
- Ai gestori degli aeroporti di partenza, arrivo e transito; e
 - Al vettore aereo effettivo, qualora la prenotazione non è stata effettuata con il vettore in questione, eccetto quando l'identità del vettore operativo sia sconosciuta al momento della notifica, nel cui caso l'informazione dovrebbe essere trasmessa non appena praticabile.

[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 6.2]

- 5.6.2.2 In tutti i casi diversi da quelli menzionati nel paragrafo [5.6.2](#), il vettore aereo, il suo agente o il tour operator dovrebbero trasmettere le informazioni il prima possibile. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 6.3]

5.6.3 Messaggio dei servizi del passeggero (PSM)

- 5.6.3.1 Appena possibile dopo la partenza del volo, il vettore aereo effettivo dovrebbe comunicare al gestore dell'aeroporto di destinazione, qualora situato nel territorio di uno Stato Membro ECAC, il numero di persone con disabilità o PRM sul detto volo che necessitano di assistenza, specificando la natura dell'assistenza

richiesta. Usualmente, ciò avviene attraverso il messaggio dei servizi del passeggero (PSM). [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 6.4]

*Note: **Annesso 5-H** "Indicazioni sulla pre-notifica di persone con disabilità e persone a ridotta mobilità (PRM)" fornisce indicazioni per i vettori aerei e gli aeroporti per l'adozione di pratiche che incentivano livelli più elevati di pre-notifica.*

*Note: **Annesso 5-A** "Opuscolo informativo per passeggeri con disabilità o passeggeri a mobilità ridotta (PRM) che sono viaggiatori occasionali o che volano per la prima volta" fornisce indicazioni sotto forma di opuscolo per persone con disabilità o PRM che volano occasionalmente o per la prima volta. Gli Stati Membri ECAC dovrebbero portare questa informazione all'attenzione delle organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità e PRM, nonché ai vettori aerei e i tour operators.*

*Note: **Annesso 5-D** "Linee guida per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)" stabiliscono gli standard del servizio che l'aeroporto dovrebbe fornire ai passeggeri con disabilità e PRM in partenza e in arrivo, con o senza il preavviso richiesto. Gli Stati Membri ECAC dovrebbero portare questa guida all'attenzione dei gestori aeroportuali ed ai vettori aerei e i loro agenti.*

5.7

5.7 Diritto all'assistenza negli aeroporti

5.7.1 Responsabilità del gestore aeroportuale

5.7.1.1 Quando una persona con disabilità o un PRM si presenta in un aeroporto per un viaggio aereo, spetta al gestore aeroportuale garantire la prestazione dell'assistenza di cui al paragrafo [5.8.5](#), in modo che la persona possa prendere il volo per cui è in possesso di una prenotazione, a condizione che la richiesta di assistenza per le esigenze particolari della persona in questione siano state notificate al vettore aereo, al suo agente o all'operatore turistico almeno 48 ore prima dell'ora di partenza del volo pubblicata. Tale notifica deve indicare anche il volo di ritorno, se il volo di andata e quello di ritorno sono stati acquistati con lo stesso vettore aereo. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.1]

5.7.2 Trasporto di animali da assistenza

5.7.2.1 Qualora sia richiesto l'utilizzo di un animale da assistenza, tale utilizzo sarà reso possibile purché ne sia fatta notifica al vettore aereo, al suo agente o all'operatore turistico, in conformità delle norme nazionali applicabili al trasporto di animali da assistenza a bordo degli aerei, ove tali norme sussistano. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.2]

*Nota: Il ruolo di animali da assistenza è spiegato nella Sezione 5 dell' **Annexo 5-E** "Linee guida sulla conoscenza e parità di trattamento della disabilità valide per tutti gli aeroporti e il personale dei vettori aerei che si occupa dei viaggiatori".*

5.7.3 Passeggeri non pre-notificati

5.7.3.1 In caso di mancata notifica a norma del paragrafo [5.7.1](#), il gestore compie tutti gli sforzi ragionevoli per offrire l'assistenza in modo che la persona in questione possa prendere il volo per cui è in possesso di una prenotazione. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.3]

5.7.4 Condizioni per l'assistenza di PRM e passeggeri con disabilità in partenza

5.7.4.1 Le disposizioni del paragrafo [5.7.1](#) si applicano a condizione che:

- a) La persona si presenti alla registrazione:

- All'ora stabilita in anticipo e per iscritto (anche con mezzi elettronici) dal vettore aereo o dal suo agente oppure dall'operatore turistico; o
 - Qualora non sia stato stabilito un orario, almeno un'ora prima dell'ora di partenza pubblicata; o
- b) La persona arrivi a un punto designato all'interno del perimetro aeroportuale a norma dell'articolo [5.11](#):
- All'ora stabilita in anticipo e per iscritto (anche con mezzi elettronici) dal vettore aereo o dal suo agente oppure dall'operatore turistico; o
 - Qualora non sia stato stabilito un orario, almeno due ore prima dell'ora di partenza pubblicata.

[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.4]

5.7.5 PRM e passeggeri con disabilità in transito

5.7.5.1 Qualora una persona con disabilità o un PRM transiti in un aeroporto di uno Stato Membro ECAC, o sia trasferita da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per cui è in possesso di una prenotazione su un altro volo, spetta al gestore garantire la prestazione dell'assistenza di cui al paragrafo [5.8.5](#), in modo che la persona in questione possa prendere il volo per cui è in possesso di una prenotazione. *[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.5]*

5.7.6 Arrivo di PRM e passeggeri con disabilità

5.7.6.1 Quando una persona con disabilità o un PRM arriva in un aeroporto di uno Stato Membro ECAC, spetta al gestore aeroportuale assicurare l'assistenza di cui al paragrafo [5.8.5](#), in modo che la persona in questione possa raggiungere il punto di partenza dall'aeroporto di cui al paragrafo [5.11](#). *[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.6]*

5.7.6.2 L'assistenza fornita corrisponde, nella misura del possibile, alle esigenze specifiche del singolo passeggero. *[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 7.7]*

5.8 Responsabilità in materia di assistenza negli aeroporti

5.8.1 Assistenza fornita senza oneri aggiuntivi ai passeggeri

5.8.1.1 Spetta al gestore aeroportuale garantire, senza oneri aggiuntivi, alle persone con disabilità e ai PRM l'assistenza di cui al paragrafo [5.8.5](#). [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 8.1]

5.8.2 Fornitori di assistenza negli Stati Membri ECAC

5.8.2.1 Il gestore può fornire direttamente l'assistenza. In alternativa, mantenendo la propria responsabilità e sempre in conformità delle norme di qualità di cui al paragrafo [5.9.1](#), il gestore può subappaltare tale fornitura di servizi a una o più parti. In cooperazione con gli utenti dell'aeroporto, attraverso il comitato degli utenti, ove presente, il gestore aeroportuale può sottoscrivere un tale contratto o contratti di propria iniziativa o su richiesta, anche del vettore aereo, tenendo conto dei servizi esistenti nell'aeroporto in questione. Qualora una richiesta del genere sia respinta, il gestore aeroportuale fornisce una giustificazione scritta. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 8.2]

5.8.3 Diritto specifico sugli utenti aeroportuali per la fornitura dell'assistenza

5.8.3.1 Il gestore aeroportuale può, su una base non discriminatoria, applicare un diritto specifico ai vettori aerei che utilizzano l'aeroporto per finanziare tale assistenza. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 8.3]

5.8.3.2 Il diritto specifico deve essere ragionevole, commisurato ai costi, trasparente e stabilito dal gestore aeroportuale, in collaborazione con gli utenti, per mezzo del comitato degli utenti aeroportuali dell'aeroporto, ove presente, o di altro soggetto adeguato. Il diritto è ripartito tra gli utenti che utilizzano un aeroporto in proporzione al numero totale di passeggeri che ciascuno di essi trasporta da e verso l'aeroporto in questione. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 8.4]

5.8.4 Conti verificati delle attività di assistenza

5.8.4.1 Il gestore aeroportuale separa i conti delle attività di assistenza alle persone con disabilità e ai PRM dai conti delle sue altre attività, conformemente alle normali prassi commerciali. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 8.5]

5.8.4.2 Il gestore aeroportuale mette a disposizione degli utenti aeroportuali, attraverso comitato degli utenti aeroportuali, ove presente, o di qualsiasi altro soggetto adeguato, nonché dell'organismo responsabile o degli organismi responsabili dell'applicazione di cui al paragrafo [5.16](#), un resoconto annuale verificato dei diritti riscossi e dei costi sostenuti per quanto riguarda l'assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 8.6]

5.8.5 Tipi di assistenza sotto la responsabilità dei gestori aeroportuali

5.8.5.1 Assistenza e misure necessarie per consentire alle persone con disabilità e PRM di utilizzare l'aeroporto dovrebbero includere la possibilità di:

- Comunicare il loro arrivo all'aeroporto e la richiesta di assistenza ai punti designati all'interno e all'esterno dei terminal di cui al paragrafo [5.11](#);
- Spostarsi da un punto designato al banco dell'accettazione;
- Eseguire il check-in del passeggero e dei bagagli;
- Procedere dal banco dell'accettazione all'aeromobile, espletando i controlli per l'emigrazione, doganali e di sicurezza;
- Imbarcarsi sull'aeromobile, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria;
- Procedere dal portellone dell'aeromobile al posto a sedere;
- Riporre e recuperare il bagaglio a bordo;
- Procedere dal posto a sedere al portellone dell'aeromobile;
- Sbarcare dall'aeromobile, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria;
- Procedere dall'aeromobile alla sala ritiro bagagli e ritirare i bagagli, completando i controlli per l'immigrazione e doganali;
- Procedere dalla sala ritiro bagagli a un punto designato;
- Prendere i voli in coincidenza, se in transito, con assistenza a bordo e a terra, all'interno dei terminal e tra di essi, a seconda delle esigenze specifiche;
- Recarsi ai servizi igienici in caso di necessità.

[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 Allegato I]

5.8.6 Ulteriori misure da implementare da parte del gestore aeroportuale

5.8.6.1 Misure da implementare da parte del gestore aeroportuale per garantire che:

- Quando una persona con disabilità o un PRM è assistita da un accompagnatore, questa persona dovrebbe, qualora sia richiesto, poter prestare la necessaria assistenza in aeroporto nonché per l'imbarco e lo sbarco.
- Gestione a terra di tutti i dispositivi necessari per la mobilità, comprese le sedie a rotelle elettriche, previo preavviso di 48 ore e limitatamente allo spazio disponibile a bordo dell'aeromobile nonché nel rispetto della pertinente normativa relativa alle merci pericolose.
- Sostituzione temporanea di dispositivi per la mobilità danneggiata o smarrita, tenendo presente che la sostituzione con presidi comparabili potrebbe non essere possibile.
- Assistenza a terra per animali da assistenza, ove opportuno.
- Comunicazione delle informazioni sui voli in formato accessibile.

[Rif. Regolamento (CE) 1107/2006 Annesso I]

5.8.7 Responsabilità dell'Organismo Nazionale Competente

5.8.7.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare che le informazioni per le persone con disabilità e PRM siano armonizzate e integrate non appena praticabile all'interno del sistema utilizzato per informare tutti i viaggiatori. Queste informazioni dovrebbero essere rese accessibili a tutti e comunicate in almeno due lingue, con gli adattamenti necessari per soddisfare le esigenze di persone con difficoltà visive o uditive, ed essere facilmente leggibili a persone con disturbi dell'apprendimento.

5.8.7.2 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero richiamare l'attenzione dei gestori aeroportuali agli standard di qualità stabiliti nell'**Annesso 5-C** "Codice di buona condotta per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)" e **Annesso 5-D** "Linee guida per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)". Questi standard dovrebbero caratterizzare la base dell'assistenza menzionata nel paragrafo 5.8.

5.9 Standard di qualità per l'assistenza

5.9.1 Ad eccezione degli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri commerciali inferiore a 150.000 unità, il gestore fissa norme di qualità per l'assistenza e stabilisce le risorse necessarie per rispettarle, in collaborazione con gli utenti aeroportuali, mediante il Comitato degli Utenti Aeroportuali, ove presente, e delle organizzazioni che rappresentano i passeggeri con disabilità e i PRM. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 9.1]

5.9.2 Nel fissare dette norme, si terrà pienamente conto delle politiche e dei codici di condotta riconosciuti a livello internazionale riguardanti la facilitazione del trasporto di persone con disabilità o PRM.

*Nota: Le presenti raccomandazioni e i relativi Annessi dovrebbero essere tenuti in considerazione, in particolare, l'**Annesso 5-C** "Codice di buona condotta per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)" e l'**Anne 5-J** "Indicazioni sulle informazioni pubblicate sui siti web per persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)".* [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 9.2]

5.9.3 Pubblicazione degli standard di qualità

5.9.3.1 Il gestore aeroportuale pubblica le proprie norme di qualità. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 9.3]

5.9.4 Possibili standard di livello superiore

5.9.4.1 Un vettore aereo e il gestore aeroportuale possono concordare che, per i passeggeri che il vettore aereo in questione trasporta da e verso l'aeroporto, il gestore fornirà un'assistenza di livello superiore a quello previsto dalle norme di cui al paragrafo [5.9.1](#) o servizi supplementari rispetto a quelli raccomandati. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 9.4]

5.9.5 Diritti

5.9.5.1 Per finanziare queste azioni, il gestore può applicare un diritto integrativo al vettore aereo oltre a quello di cui al paragrafo 5.8.3, che deve essere trasparente, commisurato ai costi e stabilito previa consultazione con il vettore aereo interessato. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 9.5]

5.10 Progettazione aeroportuale

Nota: Il layout ed il design dei terminal aeroportuali hanno un forte impatto sul livello e sulla natura dell'assistenza necessaria alle persone con disabilità e PRM. Un aeroporto ben progettato permette un livello molto più elevato di indipendenza nella mobilità di molte persone con disabilità. L'assistenza necessaria può anche dipendere dalle distanze all'interno dell'aeroporto, per esempio dai banchi check-in al gate di partenza.

5.10.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero assicurare dalla prima fase di progettazione che i nuovi piani per la costruzione o la ristrutturazione degli impianti aeroportuali aperti al pubblico siano conformi con gli standard internazionali di accessibilità per persone con disabilità e PRM. Prima dell'approvazione dei piani finali, dovrebbero essere ascoltati e tenuti in considerazione i consigli di esperti, inclusi quelli delle organizzazioni dei disabili, almeno per i seguenti aspetti:

5.10.2 Trasporti e parcheggio

5.10.2.1 I mezzi di trasporto da e per l'aeroporto e all'interno dell'area aeroportuale dovrebbero essere organizzati in modo da permettere a persone con disabilità e PRM di essere trasportate alle stesse condizioni di comfort e sicurezza di quelle disponibili per gli altri passeggeri.

5.10.3 Posti auto

5.10.3.1 Dovrebbero essere riservati posti auto per le automobili di persone con disabilità e PRM. Questi spazi dovrebbero essere posizionati più vicino possibile al terminal e il percorso verso l'entrata dovrebbe essere reso il più accessibile possibile. Citofoni dovrebbero essere installati nei pressi dei posti auto riservati in modo da rendere più semplice la comunicazione con l'organizzazione responsabile dei servizi di assistenza ai PRM.

5.10.4 Attraversamenti pedonali

5.10.4.1 Gli attraversamenti pedonali dovrebbero essere accessibili a persone con disabilità e PRM.

5.10.5 Variazioni di livello

5.10.5.1 Le variazioni di livello dovrebbero essere compensate da installazioni, in conformità con i parametri di accessibilità adottati per le persone con disabilità e PRM.

5.10.6 Punti di accesso

5.10.6.1 Tutti i punti di accesso di ogni edificio aperto al pubblico dovrebbero essere accessibili a persone con disabilità e PRM e connessi con punti serviti dal trasporto pubblico.

5.10.7 La parte interna dei terminal

5.10.7.1 Tutte le aree nei terminal aperte al pubblico, inclusi tutti i servizi, dovrebbero essere progettati in modo che le persone con disabilità e PRM possano raggiungere ed utilizzare senza difficoltà, in particolare:

- Toilette;
- Ristoranti;
- Negozi;
- Attrezzature di comunicazione;
- Banconi per il check-in e chioschi self-service per il check-in, e
- Banconi.

5.10.8 Animali da assistenza

5.10.8.1 Aree relax per gli animali da assistenza dovrebbero essere disponibili nei pressi del terminal. Lo staff aeroportuale dovrebbe facilmente indirizzare i passeggeri verso la suddetta area o accompagnarli nei vari passaggi all'interno dell'aeroporto.

5.10.9 Segnaletica

5.10.9.1 Le installazioni riservate o progettate per persone con disabilità o PRM dovrebbero essere chiaramente segnalate attraverso l'uso di standard concordati a livello internazionale.

5.11 Designazione dei punti di arrivo e di partenza

5.11.1 In cooperazione con gli utenti aeroportuali, tramite il comitato degli utenti aeroportuali, ove presente, e le pertinenti organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, il gestore aeroportuale, tenendo conto delle condizioni locali, designa i punti di arrivo e di partenza all'interno del perimetro aeroportuale o in una zona sotto il controllo diretto del gestore aeroportuale sia all'interno che all'esterno dei terminal, presso cui le persone con disabilità o i PRM possano agevolmente annunciare il proprio arrivo in aeroporto e chiedere assistenza. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 5.1]

5.11.2 È essenziale che persone con disabilità e PRM che utilizzano un tale aeroporto siano coinvolte nel processo di decisione relativo al luogo di designazione dei punti e alla modalità di segnalazione degli stessi.

5.11.3 Segnaletica

5.11.3.1 I punti di arrivo e partenza di cui al paragrafo [5.11.1](#) sono segnalati in modo chiaro e vi sono messe a disposizione, in formati accessibili, le informazioni di base sull'aeroporto. Indicazioni per gli aeroporti sono incluse nell'**Annesso 5-K** "Armonizzazione della segnaletica dei punti di chiamata d'emergenza" relativo alle caratteristiche, localizzazione, aspetto e criteri di base per i punti di arrivo e partenza designati. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 5.2]

5.11.3.2 Il numero e la localizzazione dei suddetti punti varieranno in relazione alle dimensioni ed al layout di ciascun aeroporto ma è probabile che includano parcheggi aeroportuali a lunga e a breve sosta, punti di drop off e pick up nonché gli arrivi e le partenze delle stazioni dei treni, metropolitana leggera, metro e bus.

Note: Gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare gli aeroporti a tenere pienamente conto delle indicazioni contenute in:

- **Annesso 5-C** "Codice di buona condotta per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)"; and
- **Annesso 5-D** "Linee guida per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)" che include indicazioni sulle best practice nelle suddette ed altre aree di progettazione e gestione

aeroportuale. Gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare gli aeroporti a tenere pienamente conto di queste indicazioni.



5.12 Formazione

5.12.1 Requisiti per i vettori aerei e i gestori aeroportuali

5.12.1.1 I vettori aerei e i gestori aeroportuali dovrebbero:

- Assicurare che tutto il proprio personale, compreso il personale alle dipendenze di un subappaltatore, che fornisce un'assistenza diretta alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta sia in grado di soddisfare le necessità di tali persone, a seconda della disabilità o dell'handicap motorio;
- Fornire una formazione incentrata sulla disabilità e sull'uguaglianza nei confronti della disabilità a tutto il personale che lavora in aeroporto a diretto contatto con i viaggiatori, compreso il personale alle dipendenze di un subappaltatore;
- Fornire formazione sulla disabilità e sull'uguaglianza nei confronti della disabilità a tutto il personale che lavora in aeroporto a diretto contatto con i viaggiatori e;
- Assicurare che tutti i nuovi dipendenti ricevano una formazione sulla disabilità e che tutto il personale segua al momento opportuno corsi di aggiornamento in materia

[Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 11]

5.12.2 Requisiti per le agenzie di viaggio

5.12.2.1 Le agenzie di viaggio dovrebbero assicurare che anche il loro personale a contatto con persone con disabilità o PRM riceva una formazione adeguata su come offrire assistenza pratica a persone con disabilità e PRM e su come chiedere a persone con disabilità e PRM il tipo di assistenza a loro necessaria e come fornirla al meglio.

5.12.3 Ambito di applicazione e contesto della formazione per lo staff del vettore aereo, dell'aeroporto e dell'agenzia di

5.12.3.1 L'ambito di applicazione e il contesto della formazione sulla disabilità e sull'uguaglianza nei confronti della disabilità, nonché le competenze da acquisire sono descritti dell'Annesso 5-G "Formazione" e dall'Annesso 5-F "Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)" che dettaglia le procedure per il trasporto di passeggeri con disabilità e PRM.

5.12.3.2 L'ambito di applicazione e il contesto della formazione per le persone che forniscono assistenza diretta a persone con disabilità

e PRM e le competenze che devono essere acquisite sono descritte nell'**Annexo 5-G** "Formazione" e le procedure per il trasporto di persone con disabilità e PRM sono descritte nell'**Annexo 5-F** "Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)".

5.12.4 Cooperazione con le organizzazioni dei disabili

5.12.4.1 La formazione dovrebbe essere erogata in cooperazione con le organizzazioni dei disabili.

5.12.5 Formazione di aggiornamento

5.12.5.1 La formazione periodica dovrebbe essere erogata per:

- a) Competenze acquisite durante attività di formazione sulla disabilità e sull'uguaglianza nei confronti della disabilità, almeno ogni due anni o, nel caso in cui le competenze non siano state esercitate per più di sei mesi, prima di ritornare ad occuparsi dei viaggiatori;
- b) Competenze acquisite durante la formazione diretta nell'assistenza a persone con disabilità e PRM, almeno una volta all'anno o, nel caso in cui le competenze non siano state esercitate per più di sei mesi, prima di ritornare ad offrire assistenza a persone con disabilità e PRM; e
- c) Per competenze nuove e più estese, come richiesto per assicurare che le persone che si occupano dei viaggiatori o che offrono assistenza diretta a persone con disabilità e PRM siano prontamente aggiornate sui nuovi sviluppi e/o requisiti legali al momento della loro applicazione.

5.12.6 Documentazione relativa alla formazione

5.12.6.1 La documentazione relativa alla formazione periodica dovrebbe essere conservata per tutte le persone formate per almeno la durata del loro contratto di lavoro.

5.12.7 Formazione per il personale di sicurezza aeroportuale

5.12.7.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero richiamare l'attenzione dei gestori aeroportuali e dei vettori aerei sulle indicazioni dell'**Annexo 5-B** "Materiale di riferimento per lo staff della security – Punti chiave per i controlli su passeggeri a mobilità ridotta (PRM)", dell'**Annexo 5-E** "Linee guida sulla conoscenza e parità di trattamento della disabilità valide per tutti gli aeroporti e

il personale dei vettori aerei che si occupa dei viaggiatori”, dell’**Annesso 5-F** “Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)” e dell’**Annesso 5-G** “Formazione”.



5.13 Risarcimento in caso di perdita o danneggiamento di sedie a rotelle, altre attrezzature per agevolare la mobilità e dispositivi di assistenza

5.13.1 Nel caso in cui le sedie a rotelle, le altre attrezzature per agevolare la mobilità o i dispositivi di assistenza vengano persi o danneggiati durante la gestione in aeroporto o il trasporto a bordo degli aeromobili, il passeggero cui appartengono è risarcito in conformità di quanto prevede il diritto internazionale, comunitario e nazionale. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 12]



5.14 Informazioni alle organizzazioni

5.14.1 Gli Stati Membri ECAC dovrebbero divulgare alle organizzazioni che rappresentano persone con disabilità e PRM le informazioni contenute nell'**Annesso 5-A** "Opuscolo informativo per passeggeri con disabilità o passeggeri a mobilità ridotta (PRM) che sono viaggiatori occasionali o che volano per la prima volta". Le persone con disabilità ed i PRM hanno bisogno di avere una chiara comprensione delle loro responsabilità per quanto riguarda i dispositivi di mobilità nonché dei loro diritti, nel caso di eventuali problemi.



5.15 Procedura di reclamo

- 5.15.1** Se ritiene che il presente regolamento sia stato violato, la persona con disabilità o il PRM può richiamare sulla questione l'attenzione del gestore aeroportuale o del vettore aereo interessato, a seconda del caso. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 15.1]
- 5.15.2** Qualora la persona con disabilità o il PRM non riesca a ottenere soddisfazione in tal modo, i reclami riguardanti una presunta infrazione del presente regolamento possono essere presentati presso l'organismo o gli organismi designati di cui al paragrafo [5.16](#), o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato Membro ECAC. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 15.2]
- 5.15.3** Un organismo di uno Stato membro che riceva un reclamo rientrante nella sfera di responsabilità di un organismo designato di un altro Stato Membro ECAC dovrebbe inoltrare il reclamo all'organismo omologo di quest'ultimo. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 15.3]

Note: Gli Stati Membri ECAC adottano misure per informare le persone con disabilità e i PRM dei loro diritti e della possibilità di sporgere reclamo presso l'organismo o gli organismi designati. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 15.4]

- 5.15.4** Gli Stati Membri ECAC adottano misure per informare che i diritti e gli strumenti di reclamo siano ampiamente divulgati presso le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità e i PRM.

Nota: Le indicazioni contenute nell'Annesso 5-A "Opuscolo informativo per passeggeri con disabilità o passeggeri a mobilità ridotta (PRM) che sono viaggiatori occasionali o che volano per la prima volta" potrebbero risultare utili.

5.16 Organismo di controllo e i suoi compiti

5.16.1 Ciascuno Stato membro designa uno o più organismi responsabili dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza o in arrivo negli aeroporti situati sul proprio territorio. Ove opportuno, tale organismo o tali organismi adottano le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti delle persone con disabilità e dei PRM, compreso il rispetto delle norme di qualità di cui al paragrafo [5.9](#) e agli **Annexi 5-C and 5-D**. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 14.1]

5.16.2 Se del caso, gli Stati Membri ECAC stabiliscono che l'organismo o gli organismi responsabili dell'applicazione garantiscano altresì un'applicazione soddisfacente dei paragrafi da [5.8.1 a 5.8.9](#), anche per quanto concerne le disposizioni in materia di diritti, allo scopo di evitare la concorrenza sleale. Essi possono anche designare a tal fine un organismo specifico. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 14.2]

*Nota: L'**annesso 5-L** "Materiale di riferimento per le valutazioni dei PRM" fornisce le indicazioni e l'elenco che gli organismi di controllo usano quando verificano che le raccomandazioni incluse in questa Sezione siano state implementate con soddisfazione da aeroporti e vettori aerei.*

5.16.3 Sanzioni

5.16.3.1 Gli Stati membri dovrebbero stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. [Ref. Regolamento (CE) 1107/2006 articolo 16]

5.17 Lista degli Annessi

“Opuscolo informativo per passeggeri con disabilità o passeggeri a mobilità ridotta (PRM) che sono viaggiatori occasionali o che volano per la prima volta” - contenuto nell’Annesso 5-A.

“Materiale di riferimento per lo staff della security – Punti chiave per i controlli su passeggeri a mobilità ridotta (PRM)” – contenuto nell’Annesso 5-B.

“Codice di buona condotta per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)” – contenuto nell’Annesso 5-C.

“Linee guida per la fornitura di assistenza a terra a passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta (PRM)” - - contenute nell’ Annesso 5-D.

“Linee guida sulla conoscenza e parità di trattamento della disabilità valide per tutti gli aeroporti e il personale dei vettori aerei che si occupa dei viaggiatori” - contenute nell’Annesso 5-E.

“Nota informativa sulle procedure per il trasporto persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)” - contenuta nell’Annesso 5-F.

“Linee guida sulla formazione” - contenute nell’Annesso 5-G.

“Indicazioni sulla pre-notifica di persone con disabilità e persone a ridotta mobilità (PRM)” – contenute nell’Annesso 5-H.

US Air Carrier Access Act Regulation (14 CFR Parte 382) e Regolamento UE (CE) N. 1107/2006: compatibilità e potenziale conflitto – contenuti nell’Annesso 5-I.

“Indicazioni sulle informazioni pubblicate sui siti web per persone con disabilità e persone a mobilità ridotta (PRM)” - contenute nell’Annesso 5-J.

“Linee guida sull’armonizzazione della segnaletica dei punti di chiamata d’emergenza” – contenute nell’Annesso 5-K.

“Materiale di riferimento per le valutazioni dei PRM” – contenuto nell’Annesso 5-L.



SEZIONE 6: QUESTIONI VARIE RELATIVE ALLA FACILITAZIONE

6.1 Limitazione del numero di bagagli a mano

6.1.1 I vettori aerei e i gestori aeroportuali dovrebbero:

- Assicurare che tutto il loro personale, compreso il personale alle dipendenze di un subappaltatore, che fornisce assistenza diretta a persone con disabilità e PRM sia a conoscenza di come rispondere alle esigenze di persone con ogni tipo di disabilità o difficoltà motorie;
- Fornire formazione relativa alla conoscenza e parità di trattamento della disabilità a tutto il loro personale impiegato in aeroporto che si occupa direttamente dei viaggiatori;
- Assicurare che tutti i nuovi dipendenti ricevano una formazione sulla disabilità e che tutto il personale segua al momento opportuno corsi di aggiornamento in materia.

6.1.2 Al fine di:

- soddisfare i requisiti di sicurezza in materia di deposito bagagli nelle cabine degli aeromobili;
- facilitare la lavorazione del bagaglio a mano ai controlli di sicurezza ed assicurare il flusso dei passeggeri;
- evitare rifiuti dell'ultimo minuto del bagaglio a mano al gate dell'aeromobile con conseguente ricarico di tale bagaglio nella stiva dell'aeromobile a causa di restrizioni di spazio nella cabina; e
- evitare rifiuti dell'ultimo minuto del bagaglio a mano negli aerei di linea a causa di restrizioni di spazio nella cabina/stiva dell'aeromobile.

Ciascuno Stato Membro ECAC dovrebbe richiedere ai vettori aerei di assicurare che, in circostanze normali e fatte salve le misure di security applicate negli aeroporti, il numero di bagagli da stiva permessi a bordo per passeggero sia limitato ad un elemento, in conformità con gli standard industriali applicabili nei casi in cui:

- la capacità di spazio disponibile a bordo per bagagli a mano;
- o il numero di passeggeri imbarcati in relazione al numero totale di posti,

impedisca l'accettazione di ulteriori bagagli a mano a bordo.

Nota: Il bagaglio a mano include tutti gli articoli, inclusi quelli che potrebbero essere trasportati in aggiunta al bagaglio gratuito, come pubblicato da ciascun vettore in una delle seguenti forme:

- *Orari;*
- *Biglietti;*

- *Buste per biglietti;*
- *Segnaletica di banchi check-in;*
- *Pubblicazioni di bordo; e*
- *Ogni altro mezzo adeguato.*

