REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1147/2011 DELLA COMMISSIONE

dell'11 novembre 2011

recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 che dà esecuzione alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile sull'impiego degli scanner di sicurezza (security scanner) negli aeroporti dell'Unione europea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 2 e paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) In conformità all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione deve adottare disposizioni generali volte a modificare, integrandoli, elementi non essenziali delle norme fondamentali comuni stabilite nell'allegato di detto regolamento.

(2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione è inoltre tenuta ad adottare disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del suddetto regolamento, integrate dalle disposizioni generali adottate dalla Commissione sulla base dell'articolo 4, paragrafo 2.

(3) In particolare, il regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione ([2]) che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile, prevede disposizioni generali relative ai metodi di screening dei passeggeri, secondo quanto disposto nella parte A del suo allegato.

(4) Per consentire l'impiego degli scanner di sicurezza come metodo di screening dei passeggeri, sono stabilite disposizioni che ne regolano l'uso, standard minimi di efficienza di rilevamento e condizioni operative minime.

(5) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione ([3]).

(6) Gli scanner di sicurezza sono installati e impiegati a norma della raccomandazione 1999/519/CE del Consiglio, del 12 luglio 1999, relativa alla limitazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici da 0 Hz a 300 GHz ([4]), nonché della direttiva 2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) ([5]).

(7) Stabilendo condizioni operative specifiche sull'impiego degli scanner di sicurezza e offrendo ai passeggeri la possibilità di sottoporsi a metodi di screening alternativi, il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compreso il rispetto della dignità umana e della vita privata e familiare, il diritto alla protezione dei dati personali, i diritti del bambino, il diritto alla libertà di religione e il divieto di discriminazione. Il presente regolamento deve essere applicato nel rispetto di tali diritti e principi.

(8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 è modificato secondo l'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

([1]) GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.
([2]) GU L 91 del 3.4.2009, pag. 7.
([3]) GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1.
([4]) GU L 199 del 30.7.1999, pag. 59.
([5]) GU L 159 del 30.4.2004, pag. 1.

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

Fatto a Bruxelles, l'11 novembre 2011

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO

L'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 è così modificato:

1) al capo 4, il punto 4.1.1.1 è sostituito dal seguente:

«4.1.1.1. Prima del controllo, i cappotti e le giacche dei passeggeri devono essere tolti e controllati come bagaglio a mano. L'addetto al controllo può chiedere al passeggero di togliere ulteriori oggetti, come ritiene opportuno.»;

2) al capo 4, il punto 4.1.1.2 è sostituito dal seguente:

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

a) un'ispezione manuale; oppure

b) un portale magnetico per la rilevazione dei metalli (WTMD); oppure

c) cani in grado di rilevare l'esplosivo, in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a); oppure

d) scanner di sicurezza che non emettono radiazioni ionizzanti.

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

3) al capo 4 è aggiunto il punto seguente:

«4.1.1.10. Quando per lo screening dei passeggeri viene impiegato uno scanner di sicurezza con un esaminatore umano, così come definito al punto 12.11.1, secondo capoverso, sono osservate le seguenti disposizioni minime:

a) gli scanner di sicurezza non memorizzano, conservano, copiano, stampano o recuperano le immagini. Tuttavia, le immagini generate durante lo screening possono essere conservate per il tempo necessario all'esaminatore umano per analizzarle e sono cancellate appena si accerta che il passeggero può passare. L'accesso alle immagini e il loro uso non autorizzato sono proibiti e devono essere impediti;

b) l'esaminatore umano che analizza l'immagine si trova in un luogo separato e non può vedere il passeggero sottoposto a screening;

c) nel luogo separato dove avviene l'analisi delle immagini non è consentito introdurre strumenti tecnici capaci di memorizzare, copiare, fotografare o registrare in altro modo le immagini;

d) l'immagine non è collegata a dati relativi alla persona sottoposta a screening e l'identità di quest'ultima non viene rivelata;

e) un passeggero può chiedere che l'immagine del suo corpo venga analizzata da un esaminatore umano del sesso di sua scelta;

f) l'immagine è sfocata o oscurata per evitare l'identificazione del volto del passeggero.

Le lettere a) e d) si applicano anche agli scanner di sicurezza con rilevamento automatico degli oggetti pericolosi.

I passeggeri hanno il diritto di rifiutarsi di sottoporsi allo screening mediante scanner di sicurezza. In questo caso il passeggero sarà sottoposto a screening mediante un metodo alternativo, comprendente almeno un'ispezione manuale in conformità all'appendice 4-A della decisione C(2010) 774 della Commissione. Quando lo scanner di sicurezza emette un segnale di allarme, è necessario determinare la causa che lo ha provocato.

Prima di essere sottoposto a screening mediante scanner di sicurezza, il passeggero viene informato della tecnologia utilizzata, delle condizioni associate al suo uso e della possibilità di rifiutare lo screening mediante scanner di sicurezza.»;

4) al capo 11, il punto 11.3 è sostituito dal seguente:

«11.3. CERTIFICAZIONE O APPROVAZIONE

11.3.1. Coloro che svolgono i compiti elencati ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5 sono soggetti a:

a) una procedura iniziale di certificazione o approvazione; e

b) per chi utilizza apparecchiature a raggi X o sistemi EDS o per gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza, nuova certificazione almeno ogni 3 anni; e

c) per tutti gli altri, nuova certificazione o nuova approvazione almeno ogni 5 anni.

11.3.2. Coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS o gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza devono, nell'ambito della procedura di certificazione o di approvazione iniziale, superare un test standard di interpretazione di immagine.

11.3.3. La procedura di nuova certificazione o di nuova approvazione per coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS o per gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza include un test standard di interpretazione di immagine e una valutazione delle prestazioni operative.

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

11.3.5. La documentazione relativa alla certificazione o all'approvazione viene conservata per tutte le persone rispettivamente abilitate o approvate, per almeno la durata del contratto.»;

5) al capo 11 è aggiunto il punto seguente:

«11.4.1.1. Gli esaminatori umani degli scanner di sicurezza sono sottoposti a formazione periodica consistente in addestramento e prova di approvazione di immagine. Tale formazione consiste in una formazione in classe e/o al computer per almeno 6 ore ogni 6 mesi.

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

6) al capo 12 sono aggiunti i punti seguenti:

«12.11. SCANNER DI SICUREZZA

12.11.1. **Principi generali**

Uno scanner di sicurezza è un sistema per lo screening delle persone, in grado di individuare oggetti metallici e non metallici, diversi dalla pelle umana, portati sul corpo o negli indumenti.

Uno scanner di sicurezza con un esaminatore umano può consistere in un sistema di rilevamento che crea un'immagine del corpo che viene analizzata dall'esaminatore umano al fine di stabilire che sul corpo della persona interessata non sia presente alcun oggetto, metallico o non metallico, diverso dalla pelle umana. Se l'esaminatore umano individua un oggetto di questo tipo, la sua posizione viene comunicata all'operatore addetto allo screening, che conduce ulteriori ispezioni. In questo caso l'esaminatore umano deve essere considerato parte integrante del sistema di rilevamento.

Uno scanner di sicurezza con rilevamento automatico degli oggetti pericolosi consiste in un sistema di rilevamento che riconosce automaticamente gli oggetti metallici e non metallici, diversi dalla pelle umana, che la persona sottoposta a screening porta sul corpo. Quando il sistema individua un oggetto di questo tipo, la sua posizione viene indicata all'operatore addetto allo screening su una figura standard stilizzata.

Ai fini dello screening dei passeggeri, uno scanner di sicurezza deve avere i seguenti requisiti:

a) gli scanner di sicurezza individuano e indicano attraverso un allarme almeno gli oggetti metallici e non metallici specificati, compresi gli esplosivi, singolarmente o in combinazione tra loro;

b) il rilevamento è indipendente dalla posizione e dall'orientamento dell'oggetto;

c) il sistema è dotato di un indicatore visivo che segnala che l'apparecchiatura è in funzione;

d) gli scanner di sicurezza sono posizionati in modo da garantire che il loro funzionamento non sia alterato da fonti di interferenza;

e) il corretto funzionamento degli scanner di sicurezza è verificato giornalmente;

f) lo scanner di sicurezza viene usato in conformità al metodo operativo fornito dal produttore.

Gli scanner di sicurezza per lo screening dei passeggeri vengono installati ed impiegati in conformità alla raccomandazione 1999/519/CE del Consiglio, del 12 luglio 1999, relativa alla limitazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici da 0 Hz a 300 GHz (*) e alla direttiva 2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) (**)

12.11.2. **Requisiti degli scanner di sicurezza**

I requisiti di efficienza per gli scanner di sicurezza sono stabiliti all'appendice 12-K, classificata come "CONFIDENTIEL UE" e trattata in conformità alla decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom.

Gli scanner di sicurezza sono conformi ai requisiti stabiliti nell'appendice 12-K dall'entrata in vigore del presente regolamento.

12.11.2.1. Tutti gli scanner di sicurezza sono conformi allo standard 1.

Lo standard 1 scade il 1º gennaio 2022.

12.11.2.2. Lo standard 2 si applica agli scanner di sicurezza installati al 1º gennaio 2019.

(*) GU L 199 del 30.7.1999, pag. 59.
(**) GU L 159 del 30.4.2004, pag. 1.»;

7) al capo 12 è aggiunta l'appendice 12-K:

«**APPENDICE 12-K**

Le disposizioni dettagliate relative ai requisiti di efficienza per gli scanner di sicurezza sono definite in una decisione separata della Commissione.»