



REGOLAMENTO

TRASPORTO AEREO DELLE MERCI PERICOLOSE

Edizione n° 2 del 2 luglio 2019

INDICE

PREMESSA e SCOPO	pag. 4
<i>Art. 1</i> Fonti normative	pag. 4
<i>Art. 2</i> Definizioni	pag. 5
<i>Art. 3</i> Applicabilità	pag. 8
<i>Art. 4</i> Trasporto di merci pericolose per via aerea	pag. 8
<i>Art. 5</i> Eccezioni e limitazioni	pag. 10
<i>Art. 6</i> Trasporto di materiale di compagnia	pag. 11
<i>Art. 7</i> Classificazione	pag. 11
<i>Art. 8</i> Confezionamento	pag. 11
<i>Art. 9</i> Etichettatura e marcatura	pag. 12
<i>Art. 10</i> Documentazione	pag. 12
<i>Art. 11</i> Accettazione delle merci pericolose	pag. 12
<i>Art. 12</i> Ispezione delle merci pericolose per l'imbarco sugli aeromobili	pag. 13
<i>Art. 13</i> Caricamento delle merci pericolose a bordo degli aeromobili	pag. 14
<i>Art. 14</i> Informazioni sulle merci pericolose	pag. 15
<i>Art. 15</i> Segnalazione di eventi e di merci non dichiarate o mal dichiarate	pag. 16
<i>Art. 16</i> Programmi di addestramento	pag. 16
<i>Art. 17</i> Lingua	pag. 18
<i>Art. 18</i> Ispezioni.....	pag. 18
<i>Art. 19</i> Indagini su incidenti ed inconvenienti	pag. 18
<i>Art. 20</i> Decorrenza e norme transitorie	pag. 19

PREMESSA E SCOPO

L'ICAO, l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, istituita con la convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, ha emanato l'Annesso 18 "*The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*" con il quale sono state stabiliti standard internazionali e pratiche raccomandate per il trasporto in sicurezza delle merci pericolose per via aerea.

L'Annesso 18, inoltre, richiede che le merci pericolose vengano trasportate in conformità alle disposizioni di dettaglio contenute nel Doc 9284 ICAO "*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*" (nel seguito indicate come T.I.).

L'Italia ha aderito alla convenzione di Chicago con il Decreto Legislativo 6 marzo 1948 n. 616. In seguito, con il Decreto del Presidente della Repubblica n. 461 del 4 luglio 1985, sono stati recepiti i principi generali contenuti negli Annessi ICAO, rinviando a successivi provvedimenti l'adozione delle relative disposizioni tecniche attuative.

Con il Decreto Legislativo n. 250 del 25 luglio 1997, viene attribuito all'ENAC il compito di provvedere alla regolamentazione tecnica nel settore dell'aviazione civile in ambito nazionale.

L'articolo 690 del Codice della Navigazione, prevede che gli Annessi ICAO possano essere recepiti attraverso atti amministrativi dell'ENAC, mediante l'emanazione di regolamenti tecnici.

Il Regolamento (CE) N. 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, del 20 febbraio 2008, e successivi aggiornamenti, ha trasferito alla Unione Europea il potere regolatorio in vari aspetti dell'Aviazione Civile ma non risulta al momento esaustivo nei confronti di quanto previsto dall'Annesso 18.

Il presente Regolamento costituisce pertanto il dispositivo regolamentare di recepimento dell'Annesso 18 in Italia, laddove non siano in vigore corrispondenti e contrastanti requisiti previsti da Regolamenti dell'Unione Europea, ed è vincolato, nella sua totalità, alle T.I. che ne ampliano le disposizioni di base e specificano i requisiti necessari per il trasporto sicuro delle merci pericolose per via aerea.

Tutte le volte che nel presente Regolamento viene fatto riferimento alle T.I., è inteso riferirsi alle relative parti, capitoli e paragrafi applicabili allo specifico argomento trattato.

Art. 1

Fonti normative

Le fonti normative di riferimento, in materia di trasporto aereo di merci pericolose, sono:

- a) Codice della Navigazione (parte aeronautica) – Articoli 687 e 690
- b) Annesso 18 ICAO - *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, edizione in corso di validità e relativi emendamenti approvati e pubblicati a seguito della decisione del Consiglio dell'ICAO
- c) Doc 9284 ICAO - *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (T.I.), edizione in corso di validità e successivi aggiornamenti, incluso il relativo Supplemento e qualsiasi Addendum, approvati e pubblicati a seguito della decisione del Consiglio dell'ICAO

- d) Annesso 6 ICAO - *Operations of Aircraft*, edizione in corso di validità e relativi emendamenti approvati e pubblicati a seguito della decisione del Consiglio dell'ICAO
- e) Linee di Indirizzo sulle procedure amministrative relative all'autorizzazione al trasporto di materie radioattive e fissili speciali con modalità stradale, aerea e vie navigabili interne di cui all'art. 5 della legge 31.12.1962 n. 1860 come modificato dall'art. 2 del D.P.R. 30 dicembre 1965, n. 1704 e all'art. 21 del D.lgs. 17 marzo 1995, n. 230 e sue modifiche e integrazioni, emanate dal Ministero dello Sviluppo Economico in data 12 ottobre 2011
- f) TS-R-1 AIEA (Agenzia internazionale dell'energia atomica) - "*Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material*"
- g) Decreto Legislativo 15 novembre 2017, n. 173 "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 216/2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE"; a tal fine si intendono come organizzazioni che svolgono attività aeronautiche tutte le organizzazioni che ricadono nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Art. 2 Definizioni

AEROMOBILE CARGO – Qualsiasi aeromobile, diverso da un aeromobile passeggeri, che trasporta beni, merci e/o animali vivi.

AEROMOBILE PASSEGGERI – Un aeromobile che trasporta persone diverse dai membri dell'equipaggio, dagli impiegati dell'operatore in missione di lavoro, dai rappresentanti autorizzati dell'Autorità Nazionale Competente o dal personale che si ritenga necessario per il trasporto della merce a bordo.

AGENTE – Qualsiasi fornitore di servizi aeroportuali quale ad esempio prestatore di servizi di assistenza a terra (*Handler*) o società di gestione aeroportuale che svolge, per conto di un operatore aereo nazionale o estero, anche solo una delle attività che costituiscono il processo di gestione del trasporto aereo di merci pericolose, quali l'accettazione, la movimentazione a terra, l'imbarco a bordo degli aeromobili, nonché l'assistenza e l'accettazione dei passeggeri e relativi bagagli.

APPROVAZIONE – Un'autorizzazione rilasciata dall'Autorità nazionale competente per:

- a) consentire il trasporto per via aerea, su aeromobili passeggeri e/o cargo, di merci pericolose normalmente proibite, nei casi in cui le T.I. prevedono che tali merci possano essere trasportate mediante un'approvazione;
- b) altri scopi previsti dalle T.I..

AUTORITÀ NAZIONALE COMPETENTE – Autorità che è competente al rilascio dell'autorizzazione al trasporto di merci pericolose per via aerea e relative eccezioni ed esenzioni.

Per lo stato Italiano, l'Autorità competente in materia di trasporto aereo di merci pericolose è l'ENAC. Per i materiali radioattivi e fissili, l'autorizzazione al trasporto aereo viene rilasciata dal

Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con l'ENAC e sentiti il Ministero dell'Interno e l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Per gli altri stati, l'Autorità competente è quella che rilascia le autorizzazioni al trasporto aereo di merci pericolose ai propri operatori aerei.

CONFEZIONE – Il prodotto completo dell'operazione di confezionamento che comprende l'imballaggio ed il suo contenuto preparati per il trasporto.

DOCUMENTAZIONE DI TRASPORTO – Un documento compilato in accordo alle T.I. dal soggetto che offre le merci pericolose per il trasporto aereo, contenente informazioni sulle stesse. Il documento deve contenere una dichiarazione firmata indicante un'accurata e completa descrizione delle merci pericolose, attraverso il *proper shipping name* ed i numeri UN (o i numeri ID ove previsti), che le merci stesse sono state correttamente classificate, confezionate, marcate, etichettate ed in condizioni adeguate per il trasporto.

ECCEZIONE – Un'autorizzazione prevista dal presente Regolamento, volta ad escludere determinati articoli o sostanze, classificati merce pericolosa, dalle condizioni prescritte dalle T.I. normalmente applicabili a tali articoli o sostanze.

ESENZIONE – Un'autorizzazione diversa dall'approvazione, concessa dall'autorità nazionale competente, al fine di permettere agevolazioni rispetto alle istruzioni contenute nelle T.I.. Nel caso di merci pericolose proibite per il trasporto aereo, per le quali le T.I. ne prevedono la possibilità di trasporto previa approvazione dell'autorità nazionale competente, non si applica la procedura di esenzione.

INCIDENTE DA MERCE PERICOLOSA – Un evento associato con e relativo al trasporto aereo di merci pericolose, che determini ferite gravi o fatali ad una persona e/o gravi danni ad una proprietà o all'ambiente.

INDICE DI TRASPORTO (TI) – numero attribuito alla confezione o al sovrimballaggio, allo scopo di controllare l'esposizione alle radiazioni nei casi di trasporto aereo di materiale radioattivo.

INDICE CRITICO DI SICUREZZA (CSI) - numero utilizzato per avere un controllo sull'accumulazione di confezioni, sovrimballaggi nel caso di trasporto aereo di materiale fissile.

LESIONE GRAVE – Una lesione a carico di una persona causata da un incidente, che abbia generato una o più delle seguenti conseguenze:

- ospedalizzazione per più di 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data nella quale la lesione è stata subita
- una frattura di qualsiasi osso (ad eccezione di fratture semplici del naso delle dita delle mani e/o dei piedi)
- lacerazioni che causano emorragie gravi o danni ai nervi, muscoli o tendini
- ferite a qualsiasi organo interno
- ustioni di secondo o terzo grado, oppure qualsiasi ustione estesa a più del 5% della superficie corporea
- comportamenti esposizioni certe a sostanze infettive o radiazioni dannose.

LISTA DI CONTROLLO PER L'ACCETTAZIONE – Un documento utilizzato per guidare il personale addetto all'accettazione delle merci pericolose, nell'esecuzione dei controlli sulla configurazione esterna di confezioni, imballaggi e contenitori (marcature, etichettature, integrità, ecc.) e della relativa documentazione di trasporto, allo scopo di verificare che tutti gli appropriati requisiti siano stati rispettati.

MERCI PERICOLOSE – Articoli o sostanze in grado di arrecare rischi alla salute delle persone, alla sicurezza del volo, alla proprietà o all'ambiente e che sono elencate nella lista delle merci pericolose contenuta nelle T.I. o che sono classificate in accordo alle T.I. stesse.

NUMERO UN – Il numero di quattro cifre, assegnato dal Comitato di Esperti delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose, che identifica una sostanza o un particolare gruppo di sostanze.

OPERATORE AEREO – Un'organizzazione o una persona fisica che effettua attività di volo con aeromobili civili, per gli scopi di:

- trasporto pubblico di passeggeri e merci (inclusi i voli umanitari e aero/eliambulanza)
- lavoro aereo (incluso soccorso aereo)
- trasporto privato.

OPERATORE POSTALE DESIGNATO - L'entità ufficialmente designata dall'Italia quale membro dell'Unione Postale Universale (UPU) per operare servizi postali e soddisfare i relativi obblighi previsti da UPU.

PROPER SHIPPING NAME (designazione ufficiale di trasporto) – Il nome da impiegare per descrivere una particolare sostanza o articolo, in tutta la documentazione di trasporto, sulle confezioni da trasportare o sui sovrimezzi. Il *proper shipping name* deve essere utilizzato in conformità all'elenco delle merci pericolose pubblicato nelle T.I..

SERBATOIO PORTATILE – per gli scopi del presente regolamento si intendono i serbatoi con capacità superiore a 150 litri come ulteriormente specificati nel Supplemento alle T.I.

SOVRIMBALLAGGIO – Involucro impiegato da un singolo speditore per contenere uno o più confezioni in modo da formare una singola unità di trasporto, allo scopo di facilitare la movimentazione, lo stoccaggio e il trasporto della stessa (Il Dispositivo Unitario di Carico, ULD, non è compreso in questa definizione).

SPEDITORE (*Shipper*) - Un'organizzazione o una persona fisica che esegue il confezionamento, l'etichettatura e la marcatura delle confezioni contenenti merci pericolose con lo scopo di offrirle per il trasporto per via aerea agli operatori aerei o ai relativi agenti o allo spedizioniere.

Ai fini del presente Regolamento le responsabilità quale Speditore possono essere trasferite ad altra organizzazione o persona fisica appropriatamente qualificata che in tal caso è definibile come Speditore.

L'operatore aereo svolge le funzioni di speditore anche nei casi in cui intende trasportare per via aerea materiale di compagnia classificato come merce pericolosa.

SPEDIZIONIERE (*Freight Forwarder*) – Organizzazione o persona fisica che offre un servizio di trasporto di merci pericolose per via aerea. Lo spedizioniere non ha alcun coinvolgimento nella preparazione della merce pericolosa. In caso contrario, si configura anche come "speditore".

STATO DI ORIGINE – Lo stato nel quale la merce pericolosa è stata caricata per la prima volta su un aeromobile.

ULD - *UNIT LOAD DEVICE* (DISPOSITIVO UNITARIO DI CARICO) – Qualsiasi tipo di contenitore per il trasporto aereo, pallet con rete o pallet con rete sopra un igloo (Questa definizione non comprende i sovrimezzi e non è applicabile al trasporto di materiale radioattivo).

Art. 3

Applicabilità

Le disposizioni del presente Regolamento si applicano, secondo quanto indicato negli specifici articoli, alle seguenti operazioni e organizzazioni:

- a) tutti i voli effettuati da operatori aerei nazionali e quelli effettuati da operatori esteri sul territorio nazionale ed i soggetti che partecipano a qualsiasi titolo ai suddetti voli ivi compresi i membri dell'equipaggio ed i passeggeri;
- b) tutti coloro che dal territorio nazionale offrono merci o posta per il trasporto aereo civile;
- c) tutti i soggetti che svolgono, sul territorio nazionale, operazioni di terra per la gestione delle merci pericolose destinate al trasporto aereo, anche nei casi in cui tali operazioni vengono svolte per conto di operatori aerei nazionali o esteri;
- d) le imprese di sicurezza (*security*), e relativo personale, interessate a controlli di sicurezza su passeggeri, equipaggi e relativi bagagli, nonché a merci e posta destinate al trasporto aereo;
- e) l'Operatore Postale designato.
- f) Ogni altro soggetto che secondo le T.I. abbia compiti e responsabilità per il trasporto sicuro di merci pericolose per via aerea.

Art. 4

Trasporto di merci pericolose per via aerea

4.1 Se non diversamente specificato da Regolamenti comunitari gli operatori aerei devono dimostrare, se trasportano merci pericolose e a richiesta dell'ENAC, di essere in possesso di approvazione al trasporto di merci pericolose rilasciata dall'Autorità nazionale competente, nel rispetto dell'Annesso 18 e delle T.I., nonché dell'Annesso 6.

4.2 Se non diversamente specificato da Regolamenti comunitari, qualora l'operatore aereo utilizzi un agente per una o più attività che le T.I. ricomprendono sotto le responsabilità dell'operatore la responsabilità della rispondenza al pertinente requisito è a carico sia dell'operatore aereo che dell' agente che esegue fisicamente le attività.

4.3 Per i voli da, per e attraverso il territorio italiano effettuati da operatori nazionali o esteri che trasportano materiali radioattivi o fissili, l'autorizzazione al trasporto aereo viene rilasciata dal Ministero dello Sviluppo Economico e le approvazioni per le spedizioni e confezioni sono rilasciate da ISPRA, come specificato nelle Variazioni di Stato relative all'Italia contenute nelle T.I..

4.4 Il trasporto di merci pericolose nella posta destinata al trasporto aereo può avvenire solo nei limiti indicati nelle T.I., fermo restando che le procedure dell'Operatore Postale Designato per il controllo della introduzione di merci pericolose e l'eventuale trasporto di batterie al litio devono essere sottoposte ad approvazione di ENAC.

4.5 Specifiche approvazioni e/o autorizzazioni sono necessarie per il trasporto di merci pericolose in serbatoi portatili nonché per il trasporto di armi, munizioni ed esplosivi come specificato nelle Variazioni di Stato relative all'Italia contenute nelle T.I.

4.6 Merci pericolose il cui trasporto è consentito

4.6.1 Fatte salve le prescrizioni di cui ai successivi para ~~4.6~~ e 4.7 e 4.8, il caricamento, il trasporto o il mantenimento a bordo di un aeromobile di merci pericolose è consentito, a condizione che tali merci vengano caricate, trasportate o tenute a bordo di un aeromobile,

- a) con l'approvazione rilasciata dall'autorità nazionale competente, nel rispetto di ogni condizione e/o limitazione a cui tale approvazione può essere soggetta, e
- b) in accordo ai requisiti del presente Regolamento ed alle istruzioni contenute nelle T.I., inclusa ogni condizione e/o limitazione in esse specificate.

4.6.2 A nessun individuo è permesso

- a) portare o fare in modo che venga portata a bordo di un aeromobile,
- b) detenere sulla propria persona o fare in modo che altri detengano,
- c) consegnare o fare in modo che venga consegnata per il caricamento o per la detenzione da parte di persone a bordo di un aeromobile

qualsiasi merce che egli sappia o sospetti di essere in grado di apportare rischi significativi alla salute delle persone, alla sicurezza del volo, e alle proprietà o all'ambiente quando trasportata per via aerea, a meno che vengano soddisfatti i requisiti del presente Regolamento e le pertinenti disposizioni contenute nelle T.I., e la confezione contenente la merce pericolosa sia in condizione idonea per il trasporto.

4.7 Merci pericolose il cui trasporto è vietato a meno che esentate

Il trasporto per via aerea delle merci pericolose di seguito descritte è vietato, a meno che venga concessa un'esenzione da parte delle autorità nazionali competenti degli Stati interessati¹, secondo quanto previsto dal successivo para 4.2.1, o a meno che nelle T.I. sia indicato che il trasporto per via aerea è possibile con l'approvazione rilasciata dalle autorità nazionali competenti degli Stati interessati², a condizione che venga comunque garantito un livello di sicurezza generale soddisfacente, almeno equivalente a quello richiesto dalle T.I.:

- a) merci pericolose il cui trasporto per via aerea è indicato, nelle T.I., come proibito in condizioni normali;
- b) animali vivi infetti.

4.7.1 Esenzione

In caso di estrema urgenza o quando altre modalità di trasporto non siano ritenute appropriate, l'ENAC, con il coinvolgimento dei pertinenti organi nazionali eventualmente competenti, può concedere un'esenzione rispetto alle condizioni e limitazioni imposte dal presente Regolamento e dalle T.I., sempre che in tali casi venga comunque garantito, nel trasporto per via aerea, un livello di sicurezza generale soddisfacente, almeno equivalente a quello richiesto dalle T.I..

¹ ai fini dell'esenzione, gli Stati interessati sono quelli di origine, dell'operatore aereo, di transito, di sorvolo e di destinazione

² ai fini dell'approvazione, gli Stati interessati sono quelli di origine e dell'operatore aereo, salvo quanto diversamente specificato nelle T.I.

4.8 Merci pericolose il cui trasporto è vietato in ogni circostanza

4.8.1 Gli articoli e le sostanze indicate specificatamente con il loro nome o con una descrizione generica nelle T.I., come vietate per il trasporto per via aerea in ogni circostanza, non possono essere trasportate a bordo di alcun aeromobile civile in partenza, transito, sorvolo o arrivo sul territorio dello Stato italiano o comunque sotto sorveglianza ENAC.

4.8.2 Le tipologie di merci pericolose vietate in ogni circostanza e quelle vietate ma trasportabili con esenzione o approvazione specifica, nonché le relative condizioni e limitazioni da osservare, sono definite nelle T.I.

Art. 5

Eccezioni e limitazioni

5.1 Il divieto di trasporto per via aerea non si applica alle merci pericolose per le quali le T.I. prevedono le eccezioni, ovvero la possibilità che esse vengano caricate, trasportate o detenute da persone a bordo di un aeromobile quando:

- a) ne è richiesta la loro presenza a bordo da requisiti operativi, per garantire l'aeronavigabilità dell'aeromobile e la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio;
- b) vengano portate a bordo dai passeggeri e/o dall'equipaggio, nel rispetto delle condizioni e limitazioni previste dalle T.I.;
- c) vengano caricate a bordo per il catering e/o per la vendita durante il volo;
- d) vengano trasportate per scopi di assistenza medica a persone presenti a bordo, nel rispetto delle condizioni previste dalle T.I.;
- e) vengano trasportate per fornire, durante il volo, soccorso veterinario ad animali presenti a bordo o per il loro abbattimento in caso di necessità;
- f) vengano utilizzate per lo spargimento in volo in attività agricole, forestali o di controllo dell'inquinamento;
- g) si verifichi ogni altro caso previsto dalle eccezioni generali delle T.I..

5.2 Le merci pericolose di cui ai punti d), e) ed f) del precedente para 5.1, possono essere trasportate a bordo di un aeromobile solo se si verificano le seguenti circostanze e nel rispetto delle condizioni previste dalle T.I.:

- a) devono o potrebbero essere impiegate durante uno specifico volo;
- b) devono o potrebbero essere impiegate durante un volo successivo dello stesso aeromobile, quando non sia possibile effettuare il caricamento durante la fase di transito tra i due voli;
- c) siano richieste su un volo precedente dello stesso aeromobile e non sia possibile effettuare lo sbarco al termine del volo stesso.

5.3 Le eccezioni di cui al presente articolo non si applicano alle merci pericolose trasportate a bordo di un aeromobile, come scorte di quelle citate al precedente para 5.1, salvo quanto diversamente previsto nelle T.I..

Art. 6

Trasporto di materiale di compagnia

L'operatore aereo deve assicurare che anche il trasporto occasionale sui propri aeromobili, di materiale della compagnia stessa o di altre compagnie aeree classificabile come merce pericolosa (ruote non efficienti, batterie, contenitori di gas in pressione, motori aeronautici, ecc.), venga svolto nel rispetto dei requisiti previsti dalle T.I. in termini di classificazione, confezionamento, identificazione, marcatura, etichettatura, documentazione, compresa l'informazione all'equipaggio e il caricamento del materiale a bordo dell'aeromobile.

Art. 7

Classificazione

7.1 Lo speditore ha la responsabilità di classificare le merci pericolose offerte al trasporto aereo secondo ai criteri definiti nelle T.I..

7.2 Le definizioni dettagliate delle classi di merci pericolose sono contenute nelle T.I.. Le classi identificano i pericoli potenziali che il trasporto di merce pericolosa per via aerea comporta.

Art. 8

Confezionamento

8.1 Lo speditore deve assicurare che le merci pericolose destinate all'imbarco sugli aeromobili, vengano confezionate in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I..

8.2 Gli imballaggi, i sovrimezzi ed i contenitori destinati al trasporto di merci pericolose devono essere:

- a) adeguati al tipo di merce pericolosa che dovranno contenere e, ove sia previsto il contatto diretto, devono essere resistenti agli agenti chimici prodotti da tale merce;
- b) rispondenti ai requisiti contenuti nelle T.I. relativamente alle caratteristiche tecniche (inclusi i sistemi di chiusura), alle specifiche costruttive, alle specifiche dei materiali da impiegare per la costruzione degli involucri e devono essere sottoposti ai test specificati nelle T.I. stesse, al fine di prevenire perdite e/o danneggiamenti che potrebbero essere causati, nelle normali condizioni di trasporto, da variazioni di temperatura, umidità, pressione o dalle vibrazioni;
- c) adeguatamente vincolati e protetti con materiale antiurto e/o assorbente, qualora vengano confezionati all'interno di un imballo esterno di un imballo combinato, al fine di evitare perdite, danneggiamenti o movimenti indesiderati durante le normali condizioni di trasporto per via aerea. Il materiale antiurto o assorbente impiegato, non deve reagire pericolosamente con la merce trasportata in caso di contatto.

8.3 Prima del loro impiego per contenere merci pericolose gli imballaggi devono essere ispezionati al fine di accertare l'assenza di danni. Qualora essi vengano riutilizzati, devono essere adottate tutte le possibili precauzioni per evitare la contaminazione della successiva merce. Le identificazioni (etichette, marcature, istruzioni) relative al precedente impiego, devono essere rimosse o completamente cancellate. Prima del loro impiego per contenere merci pericolose, gli imballaggi devono essere ispezionati al fine di accertare l'assenza di danni.

8.4 Imballaggi o contenitori vuoti che presentano residui interni della merce pericolosa precedentemente contenuta, qualora ciò possa costituire un pericolo, devono essere perfettamente chiusi e trattati in accordo al pericolo attinente la merce pericolosa contenuta.

8.5 Gli imballaggi e i contenitori non devono presentare, al loro esterno, alcuna traccia della merce pericolosa in essi contenuta.

Art. 9

Etichettatura e marcatura

9.1 Lo speditore deve assicurare che le confezioni, i sovrimezzi ed i contenitori impiegati per il trasporto aereo di merci pericolose, vengano etichettati e marcati in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I., salvo quanto diversamente specificato nelle T.I. stesse.

9.2 Tutte le confezioni, i sovrimezzi ed i contenitori destinati al trasporto aereo di merci pericolose, costruiti e confezionati in accordo a specifici requisiti previsti dalle T.I., devono mostrare, in modo visibile al loro esterno, le relative marcature previste dalle T.I. stesse, indicanti la rispondenza a tali requisiti.

9.3 Nessuna confezione, sovrimezzo o contenitore dovrà essere identificato con le marcature previste dalle T.I., se esso non risulta rispondente ai pertinenti requisiti di costruzione e confezionamento previsti dalle T.I. stesse.

Art. 10

Documentazione

10.1 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che le merci pericolose destinate all'imbarco sugli aeromobili, siano accompagnate dalla documentazione di trasporto prevista dalle T.I., adeguatamente compilata e firmata dallo speditore, salvo quanto diversamente specificato nelle T.I. stesse.

10.2 La documentazione di trasporto deve includere una dichiarazione firmata dallo speditore, con il nome e cognome del firmatario in chiaro, dopo aver verificato che i requisiti applicabili delle T.I. e del presente Regolamento siano stati soddisfatti.

10.3 La dichiarazione di cui al precedente paragrafo deve attestare, in conformità a quanto previsto dalle T.I. in termini di certificazione, che le merci stesse sono state interamente ed accuratamente descritte per mezzo dei relativi "*proper shipping name*" e che esse sono classificate, confezionate, identificate, marcate, etichettate ed in condizioni idonee per il trasporto per via aerea e che tutti i requisiti applicabili per il trasporto aereo siano stati soddisfatti.

10.4 Una copia della documentazione di trasporto di cui al precedente para 10.1 deve essere resa disponibile a terra, in accordo alle disposizioni contenute nelle T.I.. Nel caso di trasporto aereo di materiale radioattivo o fissile, il provvedimento di autorizzazione deve essere tenuto a bordo dell'aeromobile.

Art. 11

Accettazione delle merci pericolose

11.1 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che le merci pericolose sono accettate per l'imbarco sugli aeromobili a condizione che:

- a) esse siano accompagnate dalla documentazione di trasporto prevista dal precedente Art. 10, salvo quanto diversamente indicato nelle T.I.;
- b) le confezioni, i sovrimezzi ed i contenitori contenenti le merci pericolose, siano stati ispezionati in accordo alle procedure previste dalle T.I. e trovati in condizioni idonee per il trasporto;
- c) siano rispettate tutte le altre condizioni e limitazioni previste dalle T.I..

11.2 L'operatore aereo o il suo agente devono sviluppare ed impiegare appropriate liste di controllo per l'accettazione delle merci pericolose destinate all'imbarco sugli aeromobili, il cui contenuto sia rispondente a quanto previsto dalle T.I..

11.3 L'operatore Aereo o il suo Agente devono assicurare che nessuna delle merci pericolose, il cui trasporto per via aerea è proibito dalle T.I., venga accettata per l'imbarco sugli aeromobili.

Art. 12

Ispezione delle merci pericolose per l'imbarco sugli aeromobili

12.1 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che confezioni, sovrimezzi o contenitori contenenti merci pericolose, non vengano imbarcati sugli aeromobili o caricati su ULD, a meno che essi siano stati ispezionati immediatamente prima di essere imbarcati sugli aeromobili o caricati su ULD, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I. e trovati esenti da perdite e/o danneggiamenti.

Analoghe ispezioni devono essere eseguite su ULD contenenti merci pericolose, immediatamente prima di essere imbarcati sugli aeromobili.

12.2 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che confezioni, imballaggi o contenitori contenenti merci pericolose, vengano ispezionati subito dopo essere stati sbarcati dagli aeromobili o scaricati da ULD, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I., e trovati esenti da perdite e/o danneggiamenti.

12.3 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare, in accordo alle procedure ed istruzioni contenute nelle T.I., che qualora confezioni, imballaggi o contenitori contenenti merci pericolose presentino perdite e/o danneggiamenti:

- a) essi vengano rimossi dall'aeromobile attraverso l'intervento delle organizzazioni o delle autorità aeroportuali preposte;
- b) imballaggi, sovrimezzi o i contenitori danneggiati vengano non siano più impiegati per il loro imbarco sugli aeromobili;
- c) in caso di perdite, che nessun altra confezione, sovrimezzo o contenitore imbarcato sull'aeromobile sia stato contaminato e che il resto della merce sia in condizioni idonee per il trasporto per via aerea;
- d) vengano ispezionate, per danneggiamenti e/o contaminazione, le postazioni dell'aeromobile dove erano stivate le confezioni, gli imballaggi o i contenitori rimossi a causa di perdite e/o danneggiamenti.

12.4 L'operatore aereo deve assicurare che ogni contaminazione riscontrata sugli aeromobili, come risultato di una perdita da o danneggiamento a confezioni, imballaggi o contenitori contenenti merci pericolose, venga prontamente rimossa.

12.5 L'operatore aereo deve assicurare che ogni aeromobile contaminato da materiale radioattivo venga immediatamente ritirato dal servizio operativo, fino a quando il livello di radiazioni su ogni superficie accessibile e la contaminazione residua risultino non superiori ai valori specificati nelle T.I..

Art. 13

Caricamento delle merci pericolose a bordo degli aeromobili

L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che le merci pericolose destinate al trasporto aereo, vengano stivate e fissate a bordo degli aeromobili in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I..

13.1 Divieto di trasporto di merci pericolose in cabina passeggeri ed in cabina di pilotaggio
L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che nessun collo, sovrimballaggio o contenitore contenente merce pericolosa, venga trasportato nella cabina passeggeri di un aeromobile o nella cabina di pilotaggio, salvo quanto diversamente previsto dal precedente Art. 5 e dalle T.I..

13.2 Separazione e segregazione

13.2.1 Le confezioni e i contenitori contenenti sostanze che possono reagire pericolosamente tra loro, non devono essere stivati in posizioni adiacenti o in posizioni che potrebbero consentire interazioni tra tali sostanze nel caso di perdite. Devono essere rispettati inoltre, come condizione minima, gli schemi di segregazione riportati nelle T.I., relativamente a **confezioni** colli, imballaggi o contenitori contenenti merci pericolose appartenenti a diverse classi.

13.2.2 Le confezioni contenenti sostanze tossiche o infettive, non devono essere stivati insieme ad animali e/o sostanze alimentari destinate al consumo umano o animale, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I..

13.2.3 I contenitori di materiale radioattivo, devono essere stivati in modo tale da essere adeguatamente separati e distanziati da persone, animali vivi e pellicole fotografiche non sviluppate, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I., in ogni momento durante la loro permanenza a bordo degli aeromobili.

13.3 Protezione delle merci pericolose

L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che le confezioni, i sovrimballaggi e i contenitori contenenti merci pericolose, quando imbarcati sugli aeromobili, vengano adeguatamente protetti da possibili danneggiamenti e fissati in maniera tale da prevenire qualsiasi movimento durante il volo che potrebbe cambiarne l'orientamento.

13.4 Caricamento a bordo di aeromobili cargo

Salvo quanto diversamente previsto dalle T.I., l'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che:

- a) le confezioni, i sovrimballaggi o i contenitori contenenti merci pericolose che mostrano l'etichetta "Cargo Aircraft Only", vengano imbarcati solo su aeromobili cargo, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I.;
- b) le confezioni, i sovrimballaggi o i contenitori di cui al precedente comma 13.4 a), fatta eccezione per i casi espressamente previsti nelle T.I., devono essere posizionati a bordo degli aeromobili in maniera tale che, durante il volo, essi possano essere ispezionati,

maneggiati e, qualora le dimensioni ed il peso lo permettano, separati dal resto della merce da parte di un membro dell'equipaggio o altra persona autorizzata.

Art. 14**Informazioni sulle merci pericolose****14.1 Informazioni al Comandante**

L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che al comandante dell'aeromobile sul quale è previsto vengano imbarcate merci pericolose, siano fornite, prima della partenza del volo, accurate e comprensibili informazioni scritte riguardanti le merci pericolose stesse, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I..

14.2 Informazioni ai membri di equipaggio ed al personale di terra

14.2.1 L'operatore aereo o il suo agente devono definire nei propri manuali dell'impresa (*Operations Manual*, Manuale delle Operazioni di Terra, ecc.) adeguate procedure contenenti le informazioni necessarie al personale di terra e ai membri di equipaggio, per l'espletamento dei propri compiti in relazione al trasporto aereo di merci pericolose, in accordo ai requisiti del presente Regolamento.

14.2.2 Le informazioni devono prevedere, tra l'altro, le istruzioni sui provvedimenti di emergenza da adottare nel caso d'incidente o inconveniente che coinvolga merci pericolose, in accordo a quanto previsto dalle T.I..

14.3 Informazioni ai passeggeri e ad altre persone

14.3.1 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che, nelle aree aeroportuali riservate alla vendita dei biglietti aerei e all'accettazione dei passeggeri, vengano promulgate adeguate e comprensibili informazioni riguardanti i tipi di merce pericolosa il cui trasporto a bordo degli aeromobili, da parte dei passeggeri, è proibito sia al seguito della persona che all'interno dei bagagli, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I..

14.3.2 L'operatore aereo o il suo agente devono assicurare che, nelle aree aeroportuali riservate all'accettazione delle merci destinate all'imbarco sugli aeromobili, vengano promulgate adeguate e comprensibili informazioni riguardanti il trasporto aereo di merce pericolosa, in accordo alle istruzioni contenute nelle T.I..

14.4 Informazioni in caso d'incidente o inconveniente

14.4.1 L'operatore aereo il cui aeromobile abbia subito un incidente³, oppure un inconveniente grave³ che potrebbe coinvolgere le merci pericolose trasportate, deve fornire immediatamente, al servizio di emergenza che interviene per prestare assistenza e soccorso, le informazioni riguardanti le merci pericolose eventualmente imbarcate sull'aeromobile stesso, riportate sulla relativa documentazione di trasporto.

14.4.2 L'operatore aereo il cui aeromobile abbia subito un inconveniente³ deve, su richiesta dell'Autorità competente dello Stato in cui è occorso l'evento e/o su richiesta dell'ENAC, fornire immediate informazioni riguardanti le merci pericolose eventualmente imbarcate sull'aeromobile stesso, riportate sulla relativa documentazione di trasporto.

³ Le definizioni di incidente, inconveniente grave ed inconveniente, riferiti ad un aeromobile, sono quelle riportate nel Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio

14.5 Informazioni in caso di emergenza in volo

Nel caso di emergenza in volo di un aeromobile che trasporta merci pericolose, le informazioni previste dal precedente para 14.4 devono essere comunicate dal comandante, qualora la situazione di emergenza lo permetta, all'ente di controllo del traffico aereo che lo comunicherà con l'immediatezza alle autorità aeroportuali competenti, allo scopo di adottare a terra le necessarie precauzioni per minimizzare le eventuali conseguenze derivanti dall'emergenza stessa.

Art. 15

Segnalazione di eventi e di merci non dichiarate o mal dichiarate

15.1 In accordo al Regolamento (EU) 376/2014 gli operatori aerei, gli handler ed altri soggetti sono tenuti alla segnalazione delle occorrenze relative alle merci pericolose.

15.2 Per quanto riguarda gli obblighi verso ENAC, le modalità della segnalazione, le informazioni da riportare e la tempistica per la segnalazione devono essere in accordo a quanto pubblicato da ENAC stesso.

15.3 I soggetti che detengono merci pericolose, offerte per il trasporto aereo, nel momento in cui si verifica un incidente o un inconveniente da merce pericolosa, o nel momento in cui si scopre l'accadimento di un incidente da merci pericolosa, sono tenuti agli stessi obblighi di segnalazione di cui al paragrafo precedente.

15.4 Lo stesso obbligo si applica a ogni soggetto che scopre merce pericolosa non dichiarata o mal dichiarata offerta come merce o posta per il trasporto aereo civile o, nel caso di merce pericolosa non consentita, nei bagagli o sulla persona di passeggeri e membri dell'equipaggio.

15.5 Se non diversamente specificato da Regolamenti comunitari e fatto salvo quanto previsto nei confronti della Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), la segnalazione va fatta alla Autorità competente dello Stato in cui si è verificato l'evento. Gli operatori aerei devono segnalare anche allo Stato dell'Operatore.

Art. 16

Programmi di addestramento

16.1 L'operatore aereo e i relativi agenti devono stabilire, e mantenere aggiornati, adeguati programmi di addestramento iniziali e ricorrenti, per tutto il personale coinvolto nel trasporto aereo di merci pericolose, in accordo ai requisiti previsti dalle T.I. e dai Regolamenti comunitari quando applicabili.

16.2 Se non diversamente indicato dai Regolamenti comunitari, l'obbligo di stabilire dei programmi di addestramento di cui al precedente para 16.1, per quanto applicabile, riguarda anche gli operatori aerei che non hanno l'approvazione per il trasporto di merci pericolose per via aerea.

16.3 Se non diversamente indicato dai Regolamenti comunitari, i programmi di addestramento degli operatori devono essere approvati dall'Autorità Competente sull'operatore.

16.4 L'Operatore Postale Designato deve stabilire, e mantenere aggiornati, adeguati programmi di addestramento iniziali e ricorrenti in accordo ai requisiti previsti dalle T.I., ed ottenerne l'approvazione da ENAC.

16.5 Tutti i soggetti per i quali le T.I. prevedono obblighi di addestramento nel settore del trasporto aereo di merci pericolose, diversi da quelli indicati nei precedenti para 16.1, 16.2 e 16.4 (a titolo esemplificativo speditori, imballatori e spedizionieri), devono prevedere lo sviluppo e l'effettuazione di programmi di addestramento iniziali e ricorrenti in funzione della specifica mansione del personale interessato e secondo quanto previsto dalle T.I. stesse, in modo tale che ogni soggetto disponga di sufficiente personale addestrato per condurre o supervisionare direttamente tutte le attività richieste dal presente regolamento; sono in ogni caso soggetti agli obblighi di addestramento tutti coloro che firmano le dichiarazioni di cui al precedente capitolo 10 e che supervisionano il corretto confezionamento delle confezioni ai fini di rispondere ai relativi requisiti delle T.I., nonché il personale (security staff) che è impiegato per i controlli di sicurezza di passeggeri ed equipaggi di aeromobili e di bagagli, merci e posta.

16.6 I programmi di addestramento di cui al precedente para 16.5, per i soggetti basati sul territorio nazionale e per i soggetti responsabili di spedizioni che originano nel territorio nazionale, devono essere approvati da organizzazioni di addestramento registrate in appositi elenchi tenuti da ENAC. Le stesse organizzazioni di addestramento devono condurre i corsi e relativi esami. Le organizzazioni di addestramento per essere inserite e mantenute in tale registro devono soddisfare i requisiti previsti da ENAC.

16.7 I corsi di addestramento, le modalità di svolgimento degli esami e le relative notifiche ad ENAC devono soddisfare le previsioni pubblicate da ENAC.

16.8 E' facoltà di ENAC sottoporre a verifiche le capacità didattiche e le conoscenze di settore degli istruttori dei programmi di addestramento di cui al presente articolo.

16.9 E' facoltà di ENAC limitare, sospendere o revocare la approvazione dei programmi di addestramento o la registrazione delle organizzazioni di addestramento di cui al presente articolo nei seguenti casi:

- a) negligenza nello svolgimento dei propri compiti
- b) falsificazione delle registrazioni dei corsi ed esami effettuati o approvati
- c) volontaria alterazione dell'andamento e dei risultati degli esami
- d) esito non positivo delle verifiche di cui al precedente para 16.8
- e) rifiuto di sottoporsi a verifiche di ENAC o a dare disponibilità ad ENAC delle registrazioni degli esami e dei i corsi effettuati e delle valutazioni effettuate sui programmi di addestramento approvati
- f) mancato rispetto del presente Regolamento o di altri Regolamenti ENAC o riconosciuti da ENAC.

16.10 Le registrazioni dei corsi effettuati o approvati, comprese quelle relative alla loro approvazione ed agli esami, devono essere conservate e rese disponibili a richiesta dell'ENAC come previsto dalle T.I..

16.11 Lo speditore è tenuto, su richiesta, a fornire evidenze del corretto addestramento di colui che ha firmato la documentazione di trasporto alle organizzazioni incaricate del trasporto per via aerea delle merci pericolose da lui spedite.

Art. 17

Lingua

In tutti i casi nei quali le merci pericolose siano trasportate su voli operati interamente o anche solo parzialmente al di fuori del territorio italiano, la documentazione di trasporto, l'etichettatura e la marcatura di confezioni, imballaggi e contenitori contenenti merci pericolose, devono essere scritte in lingua inglese, in aggiunta a qualsiasi altra lingua richiesta da altre leggi o regolamenti in vigore.

Art. 18

Ispezioni

18.1 Per l'assolvimento degli obblighi previsti dall'Annesso 18 ICAO, ENAC ha facoltà di ispezionare i soggetti di cui all'art. 3, lettere a, b, c, d, f, tenere colloqui con il personale dei soggetti sottoposti a ispezione, esaminare procedure, certificati, registri, dati e qualsiasi altro elemento pertinente ed acquisirne copia.

18.2 Qualora emergano dubbi sul rispetto di quanto previsto dalle T.I. ENAC ha facoltà di far aprire bagagli, confezioni e sovrimezzi offerti per il trasporto aereo e ispezionare il loro contenuto per verificarne la rispondenza alle T.I..

18.3 I soggetti interessati alle ispezioni di cui ai paragrafi precedenti sono tenuti a fornire assistenza ad ENAC per il raggiungimento degli obiettivi delle ispezioni medesime.

18.4 Qualora a seguito di ispezioni o altri accertamenti di ENAC emergano non conformità al presente regolamento, emesso in applicazione dell'Annesso 18 ICAO, si applica quanto previsto dal Decreto Legislativo 15 novembre 2017, n. 173 "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 216/2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE"; a tal fine si intendono come organizzazioni che svolgono attività aeronautiche tutte le organizzazioni che ricadono nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Art. 19

Indagini su incidenti ed inconvenienti

19.1 Per l'assolvimento degli obblighi previsti dall'Annesso 18 ICAO per la prevenzione di incidenti ed inconvenienti relativi alle merci pericolose, e fatte salve le prerogative della Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), è facoltà di ENAC effettuare indagini, compresa l'acquisizione di documentazione ed altre evidenze, l'accesso a luoghi, l'intervista a persone e l'effettuazione di prove, in caso di incidenti ed inconvenienti relativi al trasporto per via aerea di merci pericolose. In tali casi, su richiesta di ENAC, i soggetti interessati a qualunque titolo alla spedizione e al trasporto sono tenuti a fornire supporto all'indagine.

19.2 Quanto previsto dal precedente para 1 è applicabile anche ai casi di merci pericolose non dichiarate o mal dichiarate.

19.3 In applicazione dei principi di *Just Culture* ENAC si astiene dall'erogare sanzioni ai soggetti che hanno inviato, nei modi previsti, segnalazione di incidenti, inconvenienti o merci pericolose non dichiarate o mal dichiarate, salvo i casi di dolo o di serio pericolo o danno per la sicurezza del volo e l'incolumità di persone, proprietà o danno ambientale o qualora vi sia stata manifesta e grave inosservanza di un ovvio rischio e grave mancanza di responsabilità professionale nell'adottare la diligenza che è palesemente richiesta in tali circostanze, causando prevedibili danni a persone o a beni.

19.4 In caso di intralcio alle indagini di cui ai due paragrafi precedenti si applica quanto previsto al precedente para 18.4.

Art. 20

Decorrenza e norme transitorie

20.1 Fatto salvo quanto indicato nei commi successivi la presente edizione entra in vigore tre mesi dopo la data di pubblicazione sul sito internet dell'ENAC e sostituisce l'edizione 1 del 31 ottobre 2011.

20.2 I requisiti aggiuntivi introdotti dall'articolo 16 della presente edizione entrano in vigore un anno dopo la data di pubblicazione sul sito internet di ENAC.

20.3 I programmi e le attività di addestramento dei soggetti che già operavano nel campo di applicazione del presente Regolamento vanno adeguati ai nuovi requisiti entro il termine massimo di 36 mesi dalla data di pubblicazione di cui ai commi precedenti.



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ed. 2

pag. 20 di 19