



REGOLAMENTO

TRASPORTO AEREO DELLE MERCI PERICOLOSE

Edizione n. 1 del 31 ottobre 2011



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ediz .1

pag. 3 di 20

INDICE

PREMESSA e SCOPO	pag. 4
<i>Art. 1</i> Fonti normative	pag. 5
<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. 9
<i>Art. 5</i> Eccezioni e limitazioni	pag. 11
<i>Art. 6</i> Trasporto di materiale di compagnia	pag. 12
<i>Art. 7</i> Classificazione	pag. 12
<i>Art. 8</i> Confezionamento	pag. 12
<i>Art. 9</i> Etichettatura e marcatura	pag. 13
<i>Art. 10</i> Documentazione	pag. 14
<i>Art. 11</i> Accettazione delle merci pericolose	pag. 14
<i>Art. 12</i> Ispezione delle merci pericolose per l'imbarco sugli aeromobili	pag. 15
<i>Art. 13</i> Caricamento delle merci pericolose a bordo degli aeromobili	pag. 16
<i>Art. 14</i> Informazioni sulle merci pericolose	pag. 17
<i>Art. 15</i> Programmi di addestramento	pag. 19
<i>Art. 16</i> Lingua	pag. 20
<i>Art. 17</i> Decorrenza e norme transitorie	pag. 20



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ediz .1

pag. 4 di 20

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 presente Regolamento costituisce il dispositivo regolamentare di recepimento dell'Annesso 18 in Italia 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) il Codice della Navigazione (parte aeronautica) – Articoli 687 e 690;
- b) l'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) il 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) l'Allegato III al Regolamento Europeo (CEE) n. 3922/1991 come emendato dal Regolamento Europeo (CE) n. 859/2008 del 20 agosto 2008 (OPS 1: *Commercial Air Transportation – Aeroplanes*, nel seguito denominato OPS 1);
- e) la normativa JAA JAR-OPS 3 (*Commercial Air Transportation - Helicopters*);
- f) il Regolamento ENAC *Certificato di Operatore Aereo per Imprese di Trasporto Aereo*;
- g) le 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.
- h) TS-R-1 AIEA (Agenzia internazionale dell'energia atomica) - "*Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material*".

Art. 2

Definizioni

AEROMOBILE CARGO – Qualsiasi aeromobile che non sia configurato per il trasporto passeggeri, destinato al trasporto di beni, merci e/o animali vivi.

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:



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ediz .1

pag. 6 di 20

- 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.

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

CONTENITORE (MERCİ) – Un articolo impiegato nel trasporto di materiale radioattivo, progettato per facilitare il trasporto di detto materiale, sia esso confezionato o non confezionato, attraverso una o più modalità di trasporto (si veda anche la definizione di ULD qualora la merce da trasportare non sia materiale radioattivo).

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 i *proper shipping name*, i numeri UN (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.

FERITA GRAVE – Una ferita 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 ferita è stata subita;
- una frattura di qualsiasi osso (ad eccezione di fratture semplici del naso delle dita delle mani e/o dei piedi);



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ediz .1

pag. 7 di 20

- 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.

SOVRAIMBALLAGGIO– Involucro impiegato da un singolo spediteur per contenere una o più colli 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).

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.

INCONVENIENTE DA MERCE PERICOLOSA – Un evento, diverso da un incidente da merce pericolosa, associato con e relativo al trasporto aereo di merci pericolose, non necessariamente accaduto a bordo di un aeromobile, che provochi ferite ad una persona, danni ad una proprietà o all'ambiente, incendio, rotture, fuoriuscita di sostanze gassose, perdita di liquidi, contaminazione da radiazioni o altre situazioni che compromettano l'integrità della merce pericolosa.

Qualsiasi evento relativo al trasporto di merci pericolose che metta seriamente a rischio l'aeromobile o i suoi occupanti, è considerato "inconveniente relativo alle merci pericolose".

INDICE DI TRASPORTO – numero attribuito al collo, al sovraimballaggio, o a materiali LSA-I o SCO-I non imballati, 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 colli, sovra imballaggi nel caso di trasporto aereo di materiale fissile.

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:



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ediz .1

pag. 8 di 20

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

PROPER SHIPPING NAME (Nome appropriato della spedizione) – Il nome da impiegare per descrivere una particolare sostanza o articolo, in tutta la documentazione di trasporto, sui colli da trasportare o sui sovraimballaggi. Il proper shipping name deve essere utilizzato in conformità all'elenco delle merci pericolose pubblicato nelle T.I.

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

L'operatore aereo svolge le funzioni di speditore, 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 (il sovraimballaggio non è compreso in questa definizione. Per il trasporto di materiale radioattivo, si veda la definizione di Contenitore Merci).

Art. 3

Applicabilità

3.1 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 ed esteri;
- b) 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;
- c) Le imprese di sicurezza (security) e relativo personale.

3.2 Nel caso in cui un operatore aereo utilizzi un agente per una o più attività che costituiscono il processo di gestione del trasporto aereo di merci pericolose, la responsabilità della rispondenza al pertinente requisito è a carico del soggetto (operatore aereo o agente) che esegue fisicamente le attività.

- 3.3 l'Allegato III (OPS 1) al Regolamento Europeo (CEE) n. 3922/1991 e la normativa JAR-OPS 3, recepita in Italia con il Regolamento ENAC "Certificato di Operatore Aereo per Imprese di Trasporto Aereo", contengono i requisiti per il trasporto aereo di merci pericolose ai quali devono rispondere tutti i possessori di un certificato di operatore aereo (COA) rilasciato per l'attività di trasporto pubblico.
- Tali requisiti sono stati sviluppati in conformità all'Annesso 18 ed alle T.I., pertanto gli operatori aerei nazionali o comunitari di trasporto pubblico in possesso di COA rilasciato in accordo alla OPS 1 o JAR-OPS 3, come applicabile, contenente l'approvazione speciale al trasporto di merci pericolose, soddisfano i requisiti del presente Regolamento.
- 3.4 Gli operatori esteri che non rientrano nel caso del paragrafo 3.3. precedente, 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. che non rientrano nel caso di cui al paragrafo 3.3 precedente, devono dimostrare, se trasportano merci pericolose e a richiesta dell'ENAC, di essere in possesso di approvazione al trasporto di merci pericolose.
- 3.5 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.
- 3.6 Agli operatori aerei nazionali titolari di COA che non richiedono l'approvazione prevista dal successivo Art. 4, per il trasporto di merci pericolose per via aerea, si applicano i requisiti contenuti nei seguenti articoli del presente Regolamento, per quanto applicabile:
- a) Art. 5 Eccezioni e Limitazioni;
 - b) Art. 6 Trasporto Aereo di Materiale di Compagnia;
 - c) Art. 12 Ispezione delle merci pericolose, paragrafi 12.3, 12.4 e 12.5;
 - d) Art. 14 Informazioni sulle merci pericolose, paragrafi 14.2, 14.3, 14.4 (commi 14.4.3 e 14.4.4) e 14.6;
 - e) Art. 15 Programmi di addestramento;
 - f) Art. 17 Decorrenza e norme transitorie.
- 3.7 Ai soggetti che effettuano voli privati con aeromobili immatricolati in Italia non è consentito trasportare merci pericolose a bordo degli aeromobili, a meno che il trasporto di tali merci è necessario per motivi legati alla sicurezza dei voli stessi, nel rispetto degli applicabili requisiti del presente Regolamento.

Art. 4

Trasporto di merci pericolose per via aerea

- 4.1 Merci pericolose il cui trasporto è consentito

4.1.1 Fatte salve le prescrizioni di cui ai successivi paragrafi 4.2 e 4.3, 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.

4.1.2 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 o alle proprietà quando trasportata per via aerea, a meno che vengano soddisfatti i requisiti del presente Regolamento e le pertinenti disposizioni contenute nelle T.I., ed il collo o la confezione contenente la merce pericolosa sia in condizione idonea per il trasporto.

4.2 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 al loro trasporto da parte delle autorità nazionali competenti degli Stati interessati⁽¹⁾, secondo quanto previsto dal successivo paragrafo 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 interessati⁽²⁾, 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.

⁽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.

4.2.1 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..

4.3 Merci pericolose il cui trasporto è vietato in ogni circostanza

4.3.1 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.

4.3.2 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 paragrafo 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.



Regolamento

Trasporto aereo delle merci pericolose

Ediz .1

pag. 12 di 20

- 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 paragrafo 5.1, salvo quanto diversamente previsto nelle T.I..

Art. 6

Trasporto di materiale di compagnia

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

Art. 7

Classificazione

- 7.1 Lo speditore deve assicurare che tutte le merci pericolose destinate all'imbarco sugli aeromobili, siano state preventivamente classificate in accordo ai criteri definiti nelle T.I..
- 7.2 L'operatore aereo o il suo agente devono adottare tutte le azioni ritenute necessarie, al fine di impedire che articoli e/o sostanze identificabili come merci pericolose, non correttamente classificate in accordo al precedente paragrafo 7.1, vengano imbarcate sugli aeromobili.
- 7.3 Le definizioni dettagliate delle classi di merci pericolose sono contenute nelle T.I.. Le classi identificano i rischi 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 I colli, i sovrainballaggi 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 sovraimballaggio esterno, 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, i colli, i sovraimballaggi o i contenitori 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.
- 8.4 Colli, 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 rischio che essi costituiscono.
- 8.5 I colli, gli imballaggi o 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 i colli, i sovraimballaggi 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 Tutti i colli, i sovraimballaggi 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 Nessun collo, sovraimballaggio 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 dalla persona che offre le merci pericolose per il trasporto, attestante 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, in accordo ai regolamenti applicabili.
- 10.3 Una copia della documentazione di trasporto di cui al precedente paragrafo 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) i colli, i sovrainballaggi 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 colli, sovraimballaggi 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 colli, 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 colli, 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) i colli, gli imballaggi o i contenitori danneggiati vengano eliminati in modo da non essere più impiegati per il loro imbarco sugli aeromobili;
 - c) in caso di perdite, che nessun altro collo, sovraimballaggio 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 stivati i colli, 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 colli, 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, sovraimballaggio 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 I colli gli imballaggi o 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 colli, imballaggi o contenitori contenenti merci pericolose appartenenti a diverse classi.

13.2.2 I colli o gli imballaggi contenti sostanze velenose 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 i colli, gli imballaggi o 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) i colli, i sovraimballaggi 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) i colli, i sovraimballaggi 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

- a) un incidente⁽¹⁾, oppure
- b) un inconveniente grave⁽¹⁾ 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. Non appena le circostanze lo consentano, l'operatore aereo deve fornire le stesse informazioni all'ENAC e, ove applicabile, all'Autorità competente dello Stato in cui è occorso l'evento ed all'Autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile.

14.4.2 L'operatore aereo il cui aeromobile abbia subito un inconveniente⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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.

14.4.3 Nel caso di incidente o inconveniente da merce pericolosa, occorso durante il volo o durante le operazioni a terra della merce pericolosa stessa (accettazione, movimentazione, imbarco/sbarco aeromobile), l'operatore aereo o il suo agente devono informare, entro 72 ore dall'accaduto, l'ENAC e, ove applicabile, l'Autorità competente dello stato estero dove si è verificato l'evento e l'Autorità dello Stato di registrazione dell'aeromobile. Nel caso di incidente da merce pericolosa, l'informazione deve essere inoltrata col metodo più rapido possibile.

14.4.4 Le informazioni di cui al precedente paragrafo 14.4.3, oltre alla descrizione dell'accaduto e delle conseguenze sulle persone, sull'aeromobile e sulle proprietà, devono includere:

- a) il *proper shipping name*,
- b) la classe di appartenenza,
- c) i rischi sussidiari per i quali è richiesta specifica etichettatura,
- d) il gruppo di compatibilità per la classe "1",
- e) l'indice di trasporto nei casi di materiale radioattivo e l'indice critico di sicurezza nel caso di materiale fissile.
- f) la quantità e la posizione a bordo dell'aeromobile della merce pericolosa trasportata (nel caso di incidente o inconveniente occorso a bordo dell'aeromobile).

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 paragrafo 14.4.4, lettere da a) ad e), devono essere comunicate dal comandante, qualora la situazione di emergenza lo permetta, all'ente di controllo del traffico aereo per l'immediata comunicazione alle autorità aeroportuali competenti, allo scopo di adottare, a terra, le necessarie precauzioni per minimizzare le eventuali conseguenze derivanti dall'emergenza stessa.

14.6 Notifica di merci pericolose non dichiarate o mal dichiarate

14.6.1 L'operatore aereo o il suo agente devono notificare all'ENAC e, ove applicabile, all'Autorità competente dello Stato dove si è verificato l'evento, tutti i casi di merce pericolosa non dichiarata o mal dichiarata rispetto ai requisiti del presente Regolamento ed alle T.I., trovata tra le merci ordinarie, inclusa la posta.

14.6.2 L'operatore aereo o il suo agente devono notificare all'Autorità competente dello stato dove si è verificato l'evento, tutti i casi di merce pericolosa non permessa dalle T.I., trovata all'interno dei bagagli dei passeggeri.

14.6.3 Le notifiche di cui ai precedenti paragrafi 14.6.1 e 14.6.2, devono essere inoltrate entro 72 ore dalla scoperta dell'evento, salvo circostanze eccezionali che impongano un tempo maggiore.

Art. 15

Programmi di addestramento

15.1 L'operatore aereo e il suo agente devono stabilire e mantenere aggiornati, adeguati programmi di addestramento iniziali e ricorrenti, per tutto il personale coinvolto nel trasporto aereo di merci pericolose in funzione della specifica mansione e in accordo ai requisiti previsti dalle T.I..

15.2 L'obbligo dei programmi di addestramento di cui al precedente paragrafo 15.1, per quanto applicabile, riguarda anche gli operatori aerei nazionali in possesso di COA che non hanno l'approvazione per il trasporto di merci pericolose per via aerea.

15.3 I programmi di addestramento di cui ai precedenti paragrafi 15.1 e 15.2 devono essere approvati dall'ENAC.

15.4 Gli speditori (shipper), gli spedizionieri di merci pericolose destinate al trasporto per via aerea, le imprese di sicurezza (security) ed il relativo personale devono prevedere lo sviluppo e l'effettuazione di programmi di addestramento iniziali e ricorrenti in funzione della specifica mansione e secondo quanto previsto dalle T.I..

15.6 Le registrazioni dei corsi effettuati e delle valutazioni devono essere conservate e rese disponibili a richiesta dell'ENAC.

Art. 16

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 colli, 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. 17

Decorrenza e norme transitorie

- 17.1 Il presente Regolamento entra in vigore a partire dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'ENAC (www.enac.gov.it).
- 17.2 Tutti gli operatori aerei nazionali, gli agenti e gli altri soggetti che operano sul territorio italiano per il trasporto di merci pericolose per via aerea, dovranno adeguare le proprie organizzazioni, le procedure ed il personale, in accordo ai requisiti contenuti nel presente Regolamento, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore.

