Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►B

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/1998 DELLA COMMISSIONE

del 5 novembre 2015

che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2426 della Commissione del 18 dicembre 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 della Commissione del 12 maggio 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Regolamento di esecuzione (UE) 2017/837 della Commissione del 17 maggio 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Regolamento di esecuzione (UE) 2018/55 della Commissione del 9 gennaio 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Regolamento di esecuzione (UE) 2019/103 della Commissione del 23 gennaio 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/910 della Commissione del 30 giugno 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Regolamento di esecuzione (UE) 2019/413 della Commissione del 14 marzo 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 della Commissione del 25 settembre 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/910 della Commissione del 30 giugno 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/111 della Commissione del 13 gennaio 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/910 della Commissione del 30 giugno 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Regolamento di esecuzione (UE) 2021/255 della Commissione del 18 febbraio 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Regolamento di esecuzione (UE) 2022/421 della Commissione del 14 marzo 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Regolamento di esecuzione (UE) 2022/463 della Commissione del 22 marzo 2022	L 94	3	23.3.2022

►**M15**	Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1174 della Commissione del 7 luglio 2022	L 183	35	8.7.2022
►**M16**	Regolamento di esecuzione (UE) 2023/566 della Commissione del 10 marzo 2023	L 74	47	13.3.2023

Rettificato da:

►**C1**	Rettifica, GU L 195 del 20.7.2016, pag. 84 (2015/1998)			

▼B

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/1998 DELLA COMMISSIONE

del 5 novembre 2015

che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008, e le disposizioni generali che integrano tali norme fondamentali comuni, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, di detto regolamento, sono indicate nell'allegato.

Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 185/2010 è abrogato. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 3

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

Esso si applica a decorrere dal 1º febbraio 2016.

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

▼B

ALLEGATO

1. SICUREZZA DEGLI AEROPORTI

1.0. DISPOSIZIONI GENERALI

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

1.0.2. Ai fini del presente capitolo, un aeromobile, bus, carrello dei bagagli o altro mezzo di trasporto, o una passerella telescopica, sono considerati parti di un aeroporto.

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

▼M2

1.0.3. Fatti salvi i criteri di deroga di cui alla parte K dell'allegato del regolamento (CE) n. 272/2009 ([1]) della Commissione, l'autorità competente può autorizzare procedure speciali di sicurezza o esenzioni per la protezione e la sicurezza delle aree lato volo negli aeroporti nei giorni in cui non vi sia più di un aeromobile per volta da caricare o scaricare o sul quale imbarcare o sbarcare o all'interno della parte critica dell'area sterile o in un aeroporto che non rientra nel campo di applicazione del punto 1.1.3.

▼B

1.0.4. Ai fini del presente allegato gli «oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri» si riferiscono ai beni destinati all'uso personale della persona che li trasporta.

1.0.5. I riferimenti a paesi terzi nel presente capitolo e, se del caso, nella decisione di esecuzione C(2015)8005 final della Commissione ([2]) includono altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, del suddetto trattato.

▼M8

1.0.6. L'autorità competente deve stabilire e attuare procedure per la condivisione, ove opportuna, tempestiva e pratica delle informazioni pertinenti di ausilio ad altre autorità e agenzie nazionali, agli operatori aeroportuali, ai vettori aerei e ad altri soggetti interessati, di modo che possano eseguire efficaci valutazioni dei rischi per la sicurezza in relazione alle loro operazioni.

▼B

1.1. REQUISITI PER LA PROGETTAZIONE DEGLI AEROPORTI

1.1.1. **Confini**

1.1.1.1. I confini tra aree lato terra, aree lato volo, aree sterili, parti critiche e, se del caso, aree delimitate devono essere chiaramente identificabili in ogni aeroporto per consentire che vengano prese le opportune misure di sicurezza in ognuna di queste aree.

([1]) Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 91 del 3.4.2009, pag. 7).

([2]) Decisione di esecuzione C(2015)8005 final della Commissione, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008 e che abroga la decisione C(2010)774, del 13 aprile 2010.

▼B

1.1.1.2. Il confine tra area lato terra e area lato volo deve consistere in un ostacolo fisico che sia chiaramente visibile al pubblico e che impedisca ad una persona l'accesso non autorizzato.

1.1.2. **Aree sterili**

1.1.2.1. Le aree sterili devono comprendere almeno:

a) una parte di un aeroporto alla quale hanno accesso i passeggeri in partenza già sottoposti a screening; nonché

b) una parte di un aeroporto attraverso la quale il bagaglio da stiva in partenza già sottoposto a screening può transitare o nella quale esso può essere conservato, a meno che si tratti di bagaglio protetto ai fini della sicurezza; nonché

c) una parte di un aeroporto destinata al parcheggio degli aeromobili sui quali effettuare l'imbarco o il carico.

1.1.2.2. Una parte di un aeroporto viene considerata area sterile almeno per il periodo nel quale vengono effettuate le attività di cui al punto 1.1.2.1.

Quando viene istituita un'area sterile, una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate deve essere realizzata immediatamente prima dell'istituzione di tale area, in modo da poter garantire con ragionevole sicurezza che essa non contenga articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza.

▼M15

Le persone che effettuano un'ispezione di sicurezza in aree diverse da quelle utilizzate per lo sbarco di passeggeri non sottoposti a screening secondo le norme fondamentali comuni devono ricevere una formazione in conformità al punto 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 o 11.2.3.5.

▼B

1.1.2.3. Qualora persone non autorizzate possano aver avuto accesso ad aree sterili, si procede non appena possibile ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate, in modo da poter garantire con ragionevole sicurezza che esse non contengano articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza.

1.1.3. **Parti critiche delle aree sterili**

▼M2

1.1.3.1. Negli aeroporti in cui più di 60 persone sono in possesso di un tesserino di ingresso in aeroporto che permette l'accesso alle aree sterili devono essere istituite le parti critiche.

▼B

1.1.3.2. Le parti critiche devono comprendere almeno:

a) tutte le parti di un aeroporto alle quali hanno accesso i passeggeri in partenza già sottoposti a screening; nonché

b) tutte le parti di un aeroporto attraverso le quali il bagaglio da stiva in partenza già sottoposto a screening può transitare o nelle quali esso può essere conservato, a meno che si tratti di bagaglio protetto ai fini della sicurezza.

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

1.1.3.3. Quando viene istituita una parte critica, una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate deve essere realizzata immediatamente prima dell'istituzione di tale parte, in modo da poter garantire con ragionevole sicurezza che essa non contenga articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza.

▼M5

1.1.3.4. Occorre realizzare al più presto un'ispezione di sicurezza delle parti critiche che potrebbero essere state contaminate, in modo da poter garantire con ragionevole sicurezza che esse non contengano articoli proibiti, qualora possano aver avuto accesso alle parti critiche soggetti quali:

a) persone non sottoposte a screening;

b) passeggeri e membri dell'equipaggio provenienti da paesi terzi diversi da quelli elencati nell'appendice 4-B;

▼M5

c) passeggeri e membri dell'equipaggio provenienti da aeroporti dell'Unione, qualora lo Stato membro interessato abbia derogato alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione ([1]), a meno che non vengano accolti all'arrivo e scortati fuori da tali aree, in conformità al punto 1.2.7.3.

Questo punto si considera soddisfatto nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad un'ispezione di sicurezza, e non si applica quando le persone di cui ai punti 1.3.2 e 4.1.1.7 hanno avuto accesso alle parti critiche.

Per quanto riguarda le lettere b) e c), questa disposizione si applica esclusivamente alle parti critiche utilizzate per il bagaglio da stiva già sottoposto a screening e/o i passeggeri in partenza già sottoposti a screening, che non partono sullo stesso aeromobile dei suddetti passeggeri e membri dell'equipaggio.

▼B

1.2. CONTROLLO D'ACCESSO

1.2.1. **Accesso all'area lato volo**

1.2.1.1. L'accesso all'area lato volo è autorizzato esclusivamente alle persone e ai veicoli che hanno un motivo legittimo per entrare. Le visite guidate dell'aeroporto scortate da persone autorizzate sono considerate un motivo legittimo.

1.2.1.2. Per essere autorizzata ad accedere all'area lato volo, ciascuna persona deve esibire un'autorizzazione.

1.2.1.3. Per essere autorizzato ad accedere all'area lato volo, ciascun veicolo deve esibire un lasciapassare per veicoli.

1.2.1.4. Le persone che si trovano nell'area lato volo devono, su richiesta, presentare la loro autorizzazione per il controllo.

1.2.2. **Accesso alle aree sterili**

1.2.2.1. L'accesso alle aree sterili è autorizzato esclusivamente alle persone e ai veicoli che hanno un motivo legittimo per entrare. Le visite guidate dell'aeroporto scortate da persone autorizzate sono considerate un motivo legittimo.

1.2.2.2. Per essere autorizzata ad accedere alle aree sterili, ciascuna persona deve esibire una delle seguenti autorizzazioni:

a) una carta di imbarco valida o un documento equivalente; oppure

b) un valido tesserino identificativo di membro dell'equipaggio; oppure

c) un tesserino di ingresso in aeroporto valido; oppure

d) un valido documento identificativo dell'autorità nazionale competente; oppure

e) un valido documento identificativo rilasciato dall'autorità di controllo e riconosciuto dall'autorità nazionale competente.

In alternativa l'accesso può essere autorizzato se l'accertamento dell'identità è avvenuto mediante verifica dei dati biometrici.

1.2.2.3. Per essere autorizzato ad accedere alle aree sterili, ciascun veicolo deve esibire un lasciapassare per veicoli valido.

1.2.2.4. La carta di imbarco o documento equivalente, di cui al punto 1.2.2.2, lettera a), deve essere controllata per accertarne con ragionevole sicurezza la validità prima di autorizzare una persona ad accedere alle aree sterili.

([1]) Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative (GU L 338 del 19.12.2009, pag. 17).

▼B

Il documento di cui ai punti 1.2.2.2, lettere b) — e), rispettivamente, deve essere controllato per accertarne con ragionevole sicurezza la validità e la sua corrispondenza al detentore prima di autorizzare una persona ad accedere alle aree sterili.

Se l'identità è accertata sulla base dei dati biometrici, la verifica deve comprovare che la persona che cerca di accedere alle aree sterili sia in possesso di una delle autorizzazioni di cui al punto 1.2.2.2 e che tale autorizzazione sia valida e non sia stata disattivata.

1.2.2.5. Al fine di impedire l'accesso non autorizzato alle aree sterili i punti di accesso devono essere controllati da:

a) un sistema elettronico che limita l'accesso ad una persona per volta; oppure

b) da persone autorizzate che effettuano il controllo d'accesso.

L'autorità competente può definire nel suo programma nazionale di sicurezza aerea che la limitazione ad una persona per volta, di cui alla lettera a), non si applica ai punti di accesso utilizzati esclusivamente dagli agenti di polizia.

1.2.2.6. Il lasciapassare per veicoli deve essere controllato per accertarne con ragionevole sicurezza la validità e la sua corrispondenza al veicolo prima di autorizzare l'accesso del veicolo alle aree sterili.

1.2.2.7. L'accesso alle aree sterili è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M5

1.2.3. **Requisiti relativi ai tesserini identificativi di membro dell'equipaggio dell'Unione e ai tesserini di ingresso in aeroporto**

1.2.3.1. Il tesserino identificativo di membro dell'equipaggio dipendente di un vettore aereo dell'Unione e il tesserino di ingresso in aeroporto possono essere rilasciati solo a persone che abbiano esigenze operative e abbiano superato il controllo rafforzato dei precedenti personali conformemente al punto 11.1.3.

1.2.3.2. I tesserini identificativi di membro dell'equipaggio e di ingresso in aeroporto vengono rilasciati per un periodo non superiore a cinque anni.

1.2.3.3. Il tesserino identificativo di una persona che non supera il controllo rafforzato dei precedenti personali viene immediatamente disattivato o ritirato, secondo i casi, e restituito all'autorità competente, all'operatore o al soggetto che lo ha rilasciato, secondo i casi.

1.2.3.4. Il tesserino deve essere indossato in modo visibile almeno quando il titolare si trova nelle aree sterili.

La persona che non indossi in modo visibile il proprio tesserino identificativo nelle aree sterili diverse da quelle dove si trovano i passeggeri deve essere fermata dai soggetti responsabili dell'applicazione del punto 1.5.1, lettera c) e, laddove opportuno, segnalata.

1.2.3.5. Il tesserino identificativo viene immediatamente restituito nei seguenti casi:

a) su richiesta dell'autorità competente, dell'operatore o del soggetto che lo ha rilasciato, a seconda dei casi;

b) in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro;

c) in seguito al cambiamento del datore di lavoro;

d) in seguito alla modifica della necessità di accedere alle aree per le quali è stata rilasciata l'autorizzazione;

e) in seguito alla scadenza del tesserino;

f) in seguito al ritiro del tesserino.

1.2.3.6. Lo smarrimento, il furto o la mancata restituzione del tesserino vengono immediatamente comunicati al soggetto che lo ha rilasciato.

▼M5

1.2.3.7. Un tesserino elettronico viene immediatamente disattivato in seguito a restituzione, scadenza, ritiro o notifica dello smarrimento, del furto o della mancata restituzione dello stesso.

▼B

1.2.4. **Requisiti supplementari per i tesserini identificativi di membro dell'equipaggio dell'Unione**

1.2.4.1. Un tesserino identificativo di membro dell'equipaggio dipendente di un vettore aereo dell'Unione reca:

a) il nome e la fotografia del titolare; nonché

b) il nome del vettore aereo; nonché

c) il termine «*crew*» in inglese; nonché

d) la data di scadenza.

1.2.5. **Requisiti supplementari per i tesserini di ingresso in aeroporto**

1.2.5.1. Un tesserino di ingresso in aeroporto reca:

a) il nome e la fotografia del titolare; nonché

b) il nome del datore di lavoro del titolare, a meno che non sia programmato elettronicamente; nonché

c) il nome del soggetto che lo ha rilasciato o dell'aeroporto; nonché

d) le aree alle quali il titolare è autorizzato ad accedere; nonché

e) la data di scadenza, a meno che non sia programmata elettronicamente.

I nomi e le aree di accesso possono essere sostituiti da un elemento di identificazione equivalente.

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

1.2.6. **Requisiti dei lasciapassare per veicoli**

1.2.6.1. Un lasciapassare per veicoli può essere rilasciato solo quando è stata accertata una necessità operativa.

1.2.6.2. Un lasciapassare per veicoli viene rilasciato specificamente per un determinato veicolo e indica:

a) le aree alle quali è autorizzato ad accedere; nonché

b) la data di scadenza.

▼M2

———————

1.2.6.3. Un lasciapassare elettronico per veicoli deve:

a) essere fissato sul veicolo in modo tale da impedire che venga trasferito; oppure

▼M5

b) essere collegato alla società o al singolo utente del veicolo registrato tramite una banca dati sicura di registrazione dei veicoli.

▼M2

I lasciapassare elettronici per veicoli non devono necessariamente indicare le aree alle quali il veicolo è autorizzato ad accedere né la data di scadenza, purché tale informazione possa essere letta elettronicamente e controllata prima di autorizzare l'accesso alle aree sterili. ►M5 I lasciapassare elettronici per veicoli devono poter essere letti elettronicamente anche nelle aree lato volo. ◄

▼B

1.2.6.4. Il lasciapassare per veicoli viene esposto in modo visibile ogniqualvolta il veicolo si trova nell'area lato volo.

1.2.6.5. Il lasciapassare per veicoli viene immediatamente restituito al soggetto che lo ha rilasciato:

a) su richiesta del soggetto che lo ha rilasciato; oppure

b) quando il veicolo non deve essere più utilizzato per l'accesso all'area lato volo; oppure

c) alla scadenza del lasciapassare, a meno che quest'ultimo sia disattivato automaticamente.

1.2.6.6. La perdita, il furto o la mancata restituzione di un lasciapassare per veicoli vengono immediatamente comunicati al soggetto che lo ha rilasciato.

1.2.6.7. Un lasciapassare elettronico per veicoli viene immediatamente disattivato in seguito a restituzione, scadenza o notifica della perdita, del furto o della mancata restituzione dello stesso.

1.2.6.8. Al fine di impedire l'utilizzo illecito dei lasciapassare per veicoli, viene istituito un sistema che permetta di individuare con ragionevole sicurezza i tentativi di utilizzare lasciapassare per veicoli persi, rubati o non restituiti. Quando viene individuato un tentativo di questo tipo, vengono adottate le misure opportune.

1.2.6.9. Ai veicoli che sono utilizzati esclusivamente nell'area lato volo e non sono autorizzati a circolare sulle strade pubbliche può essere applicata l'esenzione dai requisiti di cui ai punti da 1.2.6.2 a 1.2.6.8, purché riportino all'esterno in modo chiaramente visibile l'indicazione che si tratta di veicoli operativi in uso all'aeroporto.

1.2.7. **Accesso con scorta**

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

a) aree dove possono sostare i passeggeri; nonché

b) aree situate nelle immediate vicinanze dell'aeromobile con il quale sono arrivati o partiranno; nonché

c) aree destinate agli equipaggi; nonché

d) le distanze tra il terminale o punto di accesso e l'aeromobile con il quale i membri dell'equipaggio sono arrivati o partiranno.

1.2.7.2. Eccezionalmente, una persona può essere esentata dai requisiti di cui al punto 1.2.5.1 e dagli obblighi sui controlli dei precedenti personali a condizione che tale persona venga scortata ogni volta che si trovi nelle aree sterili. Una persona può essere esentata dall'obbligo di essere scortata se presenta un'autorizzazione ed è titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto valido.

1.2.7.3. Una scorta deve:

a) essere in possesso di un valido documento identificativo di cui al punto 1.2.2.2, lettere c), d) o e); nonché

b) essere autorizzata a effettuare servizio di scorta nelle aree sterili; nonché

c) avere la o le persone scortate sempre sotto diretto controllo visivo; nonché

d) garantire con ragionevole sicurezza che la persona o le persone scortate non commettano violazioni della sicurezza.

1.2.7.4. A un veicolo può essere applicata l'esenzione dai requisiti di cui al punto 1.2.6, a condizione che esso venga scortato ogni volta che si trovi nell'area lato volo.

1.2.7.5. Quando un passeggero non viaggia a seguito di un contratto di trasporto aereo che comporti la consegna di una carta d'imbarco o di un documento equivalente, il membro dell'equipaggio che scorta tale passeggero può essere esentato dai requisiti di cui al punto 1.2.7.3, lettera a).

▼B

1.2.8. **Altre esenzioni**

Altre esenzioni sono soggette alle disposizioni stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

1.3. SCREENING DELLE PERSONE DIVERSE DAI PASSEGGERI E DEGLI OGGETTI DA ESSE TRASPORTATI

1.3.1. **Screening delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati**

1.3.1.1. Le persone diverse dai passeggeri devono essere sottoposte a screening mediante una delle seguenti modalità:

a) ispezione manuale;

b) portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD);

c) cani antiesplosivo;

d) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD);

e) scanner di sicurezza che non emettono radiazioni ionizzanti;

▼M5

f) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD) combinati con dispositivi elettromagnetici portatili per la rilevazione dei metalli (dispositivi HHMD);

g) dispositivi per la rilevazione dei metalli nelle calzature (dispositivi SMD);

h) dispositivi per il rilevamento di esplosivi nelle calzature (dispositivi SED).

I dispositivi SMD e i dispositivi SED possono essere utilizzati solo come modalità supplementare di screening.

▼B

1.3.1.2. I punti da 4.1.1.3 a 4.1.1.6 e da 4.1.1.10 a 4.1.1.11 si applicano allo screening delle persone diverse dai passeggeri.

▼M5

1.3.1.3. I cani antiesplosivo, i dispositivi ETD e i dispositivi ETD in combinazione con dispositivi SED possono essere utilizzati solo come modalità supplementare di screening delle persone diverse dai passeggeri o in alternanza imprevedibile con ispezioni manuali, ispezioni manuali in combinazione con dispositivi SMD, WTMD o scanner di sicurezza.

▼M16

1.3.1.4. Gli oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri devono essere sottoposti a screening mediante una delle seguenti modalità:

a) ispezione manuale;

b) apparecchiature a raggi X;

c) sistemi per il rilevamento di esplosivi (sistemi EDS);

d) software per il rilevamento automatizzato di articoli proibiti (APID) in combinazione con la lettera c);

e) cani antiesplosivo;

f) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD).

Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire se gli oggetti trasportati contengano o no articoli proibiti, gli oggetti devono essere respinti o sottoposti ad un ulteriore screening fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

1.3.1.5. I punti da 4.1.2.4 a 4.1.2.7, 4.1.2.11 e 4.1.2.12 si applicano allo screening degli oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri.

▼B

1.3.1.6. I cani antiesplosivo e i dispositivi ETD possono essere utilizzati solo come modalità supplementare di screening degli oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri o in alternanza imprevedibile con ispezioni manuali, apparecchiature a raggi X o sistemi EDS.

▼B

1.3.1.7. Quando le persone diverse dai passeggeri e gli oggetti da esse trasportati devono essere sottoposti a screening a campione su base continuativa, la frequenza di tali controlli va stabilita dall'autorità competente sulla base di una valutazione del rischio.

▼M2

1.3.1.8. Gli animali impiegati per esigenze operative e accompagnati da una persona in possesso di un tesserino di ingresso in aeroporto valido devono essere sottoposti a controllo visivo prima che sia garantito loro l'accesso alle aree sterili.

1.3.1.9. Lo screening delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

▼B

1.3.2. **Esenzioni e procedure speciali di screening**

1.3.2.1. L'autorità competente può, per ragioni obiettive, consentire alle persone diverse dai passeggeri di essere esentate dallo screening o di essere sottoposte a procedure speciali di screening, purché vengano scortate da una persona autorizzata ad effettuare la scorta conformemente al punto 1.2.7.3.

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

1.3.2.3. Le esenzioni e le procedure di speciali screening sono inoltre soggette alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

1.4. ISPEZIONE DEI VEICOLI

1.4.1. **Veicoli che accedono alle parti critiche**

1.4.1.1. Tutti i veicoli devono essere ispezionati prima di accedere alle parti critiche. Essi devono essere protetti da interferenze illecite dal momento dell'ispezione fino all'accesso alle parti critiche.

1.4.1.2. Il conducente ed eventuali occupanti del veicolo non possono trovarsi al suo interno quando viene effettuata l'ispezione. Ad essi viene chiesto di togliere i loro oggetti personali dal veicolo per sottoporli a screening.

1.4.1.3. Vengono messe a punto metodologie in grado di garantire la casualità della selezione delle aree da ispezionare.

1.4.1.4. I veicoli che accedono alle parti critiche sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

1.4.2. **Veicoli che accedono ad aree sterili diverse dalle parti critiche**

1.4.2.1. Il conducente ed eventuali occupanti del veicolo non possono trovarsi al suo interno quando viene effettuata l'ispezione. Ad essi viene chiesto di togliere i loro oggetti personali dal veicolo per sottoporli a screening.

1.4.2.2. Vengono messe a punto metodologie in grado di garantire la casualità della selezione dei veicoli e delle aree da ispezionare.

1.4.2.3. I veicoli che accedono ad aree sterili diverse dalle parti critiche sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

1.4.3. **Modalità di ispezione**

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

1.4.3.2. Le modalità seguenti possono essere utilizzate come strumento supplementare di ispezione.

a) cani antiesplosivo; nonché

b) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD).

▼B

1.4.3.3. Le metodologie di ispezione sono inoltre soggette alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

1.4.4. **Esenzioni e procedure speciali di ispezione**

1.4.4.1. L'autorità competente può, per ragioni obiettive, consentire che a determinati veicoli sia applicata l'esenzione dall'ispezione o che essi siano sottoposti a procedure speciali di ispezione, purché vengano scortati da una persona autorizzata a effettuare la scorta conformemente al punto 1.2.7.3.

▼M15

1.4.4.2. I veicoli ispezionati che lasciano temporaneamente le parti critiche possono essere esentati dall'ispezione al loro ritorno, purché siano rimaste sotto costante osservazione da parte del personale autorizzato, in misura sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che non siano stati introdotti articoli proibiti nei veicoli.

1.4.4.3. Le esenzioni e le procedure speciali di ispezione sono inoltre soggette alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005.

▼B

1.5. SORVEGLIANZA, PATTUGLIAMENTO ED ALTRI CONTROLLI FISICI

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

a) i confini tra aree lato terra, aree lato volo, aree sterili, parti critiche e, se del caso, aree delimitate; nonché

b) aree accessibili al pubblico appartenenti o vicine all'aerostazione, incluse le aree di parcheggio e le strade di accesso; nonché

c) l'esibizione e la validità dei documenti identificativi delle persone nelle aree sterili diverse dalle aree dove sono presenti passeggeri; nonché

d) l'esibizione e la validità dei lasciapassare quando i veicoli si trovano nell'area lato volo; nonché

e) il bagaglio da stiva, le merci e la posta, le provviste di bordo nonché la posta e il materiale del vettore aereo presenti nelle parti critiche in attesa di essere caricati.

1.5.2. La frequenza e le modalità per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento si basano su una valutazione del rischio e devono essere approvate dall'autorità competente. Esse tengono conto degli elementi seguenti:

a) le dimensioni dell'aeroporto, inclusi il numero e la natura delle operazioni; nonché

b) la configurazione dell'aeroporto, in particolare l'interrelazione tra le aree stabilite nell'aeroporto; nonché

c) le possibilità e i limiti delle modalità per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento.

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

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

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

▼M15

1.5.5. Devono essere istituite procedure per gestire i bagagli non identificati e gli oggetti sospetti conformemente a una valutazione del rischio effettuata o approvata dalle autorità nazionali competenti.

▼B

1.6. ARTICOLI PROIBITI

1.6.1. Alle persone diverse dai passeggeri non è consentito trasportare nelle aree sterili gli articoli elencati nell'appendice 1-A.

▼B

1.6.2. Può essere concessa un'esenzione in merito al punto 1.6.1, a condizione che la persona sia autorizzata a trasportare articoli proibiti nelle aree sterili per l'espletamento di compiti essenziali per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali o degli aeromobili o per lo svolgimento delle proprie mansioni in volo.

1.6.3. Per consentire il riconcilio della persona autorizzata a trasportare uno o più articoli elencati nell'appendice 1-A con l'articolo trasportato:

a) la persona deve possedere un'autorizzazione e portarla con sé. L'autorizzazione è indicata sul documento identificativo che autorizza l'accesso alle aree sterili o su una dichiarazione scritta separata. L'autorizzazione indica l'articolo o gli articoli che possono essere trasportati, riportando la categoria o l'articolo specifico. Se l'autorizzazione è indicata sul documento identificativo, deve essere riconoscibile in funzione della «necessità di conoscere»; oppure

b) nel punto di controllo di sicurezza deve essere in funzione un sistema indicante quali persone sono autorizzate a trasportare determinati articoli e riportante la categoria o l'articolo specifico.

▼M2

1.6.4. Il riconcilio deve essere effettuato prima che la persona sia autorizzata a trasportare l'articolo o gli articoli in questione nelle aree sterili e su richiesta di persone che svolgono sorveglianza o pattugliamento di cui al punto 1.5.1, lettera c).

▼B

1.6.5. Gli articoli elencati nell'appendice 1-A possono essere conservati nelle aree sterili, purché ciò avvenga in condizioni di sicurezza. Gli articoli di cui alle lettere c), d) ed e) dell'appendice 4-C possono essere conservati nelle aree sterili, purché non siano accessibili ai passeggeri.

▼M8

1.7. INDIVIDUAZIONE DEI DATI E DEI SISTEMI DI TECNOLOGIA DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE FONDAMENTALI PER L'AVIAZIONE CIVILE E LORO PROTEZIONE DALLE MINACCE INFORMATICHE

1.7.1. L'autorità competente deve fare in modo che gli operatori aeroportuali, i vettori aerei e gli altri soggetti definiti nel programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile individuino e proteggano i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione da attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'aviazione civile.

1.7.2. Operatori aeroportuali, vettori aerei ed altri soggetti devono individuare nel proprio programma di sicurezza, o in qualsiasi documento pertinente cui sia fatto riferimento nel programma di sicurezza, i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione di cui al punto 1.7.1.

Nel programma di sicurezza, ovvero nel documento pertinente eventualmente indicato nel programma di sicurezza, devono essere descritte in dettaglio le misure protettive predisposte nei confronti degli attacchi informatici, oltre alle misure per il riconoscimento di tali attacchi, come descritto al punto 1.7.1.

1.7.3. Le misure di protezione dettagliate di tali dati e sistemi dalle interferenze illecite devono essere individuate, elaborate e attuate in conformità a una valutazione del rischio effettuata dall'operatore aeroportuale, dal vettore aereo o dal soggetto in questione, a seconda dei casi.

1.7.4. Negli Stati membri in cui la competenza per le misure relative alle minacce informatiche spetta a un'autorità o a un'agenzia specifica, tale autorità o agenzia può essere designata come l'ente preposto al coordinamento e/o al controllo delle disposizioni concernenti la cibersicurezza di cui al presente regolamento.

▼M8

1.7.5. Nel caso in cui determinati operatori aeroportuali, vettori aerei e altri soggetti definiti nel programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile soggiacciano ad obblighi di cibersicurezza a parte, derivanti da altre normative dell'UE o nazionali, l'autorità competente può stabilire che al posto delle prescrizioni del presente regolamento debbano essere rispettate le prescrizioni di tali altre normative dell'UE o nazionali. L'autorità competente è tenuta a coordinarsi con le altre autorità competenti al fine di stabilire regimi di controllo coordinati o compatibili.

▼B

APPENDICE 1-A

PERSONE DIVERSE DAI PASSEGGERI

ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI

a) *pistole, armi da fuoco e altri strumenti che sparano proiettili* — strumenti in grado o che sembrano in grado di essere utilizzati per provocare ferite gravi attraverso lo sparo di un proiettile, fra i quali:

— armi da fuoco di ogni tipo, come pistole, rivoltelle, carabine, fucili,

— pistole giocattolo, riproduzioni e imitazioni di armi da fuoco che possono essere scambiate per armi vere,

— componenti di armi da fuoco, esclusi i cannocchiali con mirino di puntamento,

— armi ad aria compressa o anidride carbonica, come pistole, armi a pallini, carabine e pistole a sfere,

— pistole lanciarazzi e pistole per starter,

— archi, balestre e frecce,

— lanciarpioni e fucili subacquei,

— fionde e catapulte;

b) *dispositivi per stordire* — dispositivi progettati appositamente per stordire o immobilizzare, fra i quali:

— dispositivi neutralizzanti, come fucili stordenti, pistole paralizzanti (tasers) e manganelli a scarica elettrica,

— strumenti per stordire e sopprimere gli animali,

— sostanze chimiche, gas e spray capaci di produrre effetti disabilitanti o immobilizzanti, come spray irritanti, gas lacrimogeni, acidi e repellenti per animali;

▼B

c) *sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari* — sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari in grado o che sembrano in grado di essere utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, fra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

— detonatori e micce,

— riproduzioni o imitazioni di ordigni esplosivi,

— mine, granate e altri materiali militari esplosivi,

— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici,

— candelotti e cartucce fumogene,

— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici;

d) eventuali altri articoli in grado di essere utilizzati per provocare ferite gravi e che non sono di solito utilizzati nelle aree sterili, ad esempio attrezzature per arti marziali, spade, sciabole ecc.

2. **AREE DELIMITATE AEROPORTUALI**

Nessuna disposizione nel presente regolamento.

3. **SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI**

3.0. DISPOSIZIONI GENERALI

3.0.1. Salvo diversa indicazione, un vettore aereo provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo per quanto riguarda i propri aeromobili.

3.0.2. I paesi terzi le cui norme di sicurezza sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda la sicurezza degli aeromobili sono elencati nell'appendice 3-B.

3.0.3. Un aeromobile può non essere sottoposto a un controllo di sicurezza. Esso deve essere sottoposto ad un'ispezione di sicurezza conformemente al punto 3.1.

3.0.4. Su richiesta, l'operatore aeroportuale notifica ad un vettore aereo se i suoi aeromobili si trovano o meno in una parte critica. Se questo non fosse chiaro, si presume che gli aeromobili si trovino in un luogo diverso da una parte critica.

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

▼M2

3.0.6. L'elenco degli articoli proibiti valido per le ispezioni di sicurezza dell'interno dell'aeromobile coincide con quello di cui all'appendice 1-A. I dispositivi esplosivi e incendiari assemblati devono essere considerati articoli proibiti nell'ambito delle ispezioni di sicurezza dell'esterno dell'aeromobile.

3.0.7. Ai fini del presente capitolo, per «pannelli e sportelli di servizio dell'aeromobile» si intendono i punti di accesso all'aeromobile dall'esterno e i compartimenti dotati di maniglie esterne o di pannelli accessibili dall'esterno muniti di chiusura a scatto, regolarmente usati per fornire all'aeromobile servizi di assistenza a terra.

3.0.8. I riferimenti a paesi terzi nel presente capitolo e nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione includono altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, del suddetto trattato.

▼B

3.1. ISPEZIONE DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE

3.1.1. **Quando procedere ad un'ispezione di sicurezza di un aeromobile**

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

3.1.1.2. Un'ispezione di sicurezza di un aeromobile consiste nell'ispezione di determinate aree dell'aeromobile stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

3.1.1.3. Un aeromobile che arriva in una parte critica da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 3-B viene sottoposto ad un'ispezione di sicurezza in qualsiasi momento dopo lo sbarco dei passeggeri dall'area che deve essere ispezionata e/o lo scarico della stiva. ►M15 L'ispezione non può avere inizio prima che l'aeromobile abbia raggiunto la sua posizione finale di sosta. ◄

3.1.1.4. Un aeromobile in arrivo da uno Stato membro dove era in transito diretto dopo essere arrivato da un paese terzo non incluso nell'elenco di cui all'appendice 3-B viene considerato come un aeromobile in arrivo da un paese terzo.

3.1.1.5. Anche il momento in cui si deve procedere ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

3.1.2. **Come procedere ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile**

La modalità secondo cui procedere ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è soggetta alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M15

3.1.3. **Informazioni relative all'ispezione di sicurezza dell'aeromobile**

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

a) numero del volo;

b) origine del volo precedente;

c) data e ora in cui l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata completata;

d) nome e firma della persona responsabile dell'esecuzione dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile.

La registrazione delle informazioni di cui al primo capoverso può essere conservata in formato elettronico.

▼B

3.2. PROTEZIONE DELL'AEROMOBILE

3.2.1. **Protezione dell'aeromobile — aspetti generali**

3.2.1.1. Indipendentemente dal punto in cui un aeromobile è parcheggiato in un aeroporto, ognuna delle sue porte esterne è protetta dall'accesso non autorizzato come segue:

a) garantendo che coloro che cercano di accedere all'aeromobile senza esserne autorizzati siano immediatamente fermati; oppure

b) mantenendo chiuse le sue porte esterne. Quando l'aeromobile si trova in una parte critica, le porte esterne che non sono accessibili ad una persona dal suolo si considerano chiuse se i mezzi di accesso sono stati rimossi e posti a sufficiente distanza dall'aeromobile da impedirne l'accesso con ragionevole sicurezza; oppure

▼B

c) disponendo di strumenti elettronici che individuano immediatamente un tentativo di accesso non autorizzato; oppure

d) disponendo di un sistema di accesso elettronico, mediante tesserino di ingresso in aeroporto, a tutte le porte che conducono direttamente al ponte di imbarco passeggeri, adiacente a una porta di aeromobile aperta, che consente solo l'accesso di persone che siano formate in conformità al punto 11.2.3.7. Tali persone devono garantire che sia impedito l'accesso non autorizzato durante il loro uso della porta.

3.2.1.2. Il punto 3.2.1.1 non si applica ad un aeromobile parcheggiato in un hangar chiuso a chiave o comunque protetto da accesso non autorizzato.

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

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

a) avere i mezzi di accesso rimossi; oppure

b) essere sigillata; oppure

c) essere chiusa a chiave; oppure

d) essere monitorata.

La lettera a) non si applica ad una porta accessibile ad una persona dal suolo.

3.2.2.2. Quando i mezzi di accesso alle porte non accessibili ad una persona dal suolo sono stati rimossi, essi devono essere posti sufficientemente lontano dall'aeromobile così da impedirne l'accesso con ragionevole sicurezza.

3.2.2.3. Quando le porte esterne sono chiuse a chiave, solo le persone con una necessità operativa possono aprire le suddette porte.

3.2.2.4. Quando le porte esterne sono monitorate, il monitoraggio deve garantire che l'accesso non autorizzato all'aeromobile sia immediatamente individuato.

3.2.2.5. La protezione di un aeromobile con porte esterne chiuse in una parte diversa da una parte critica è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 3-A

ISPEZIONE DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE

Le modalità dettagliate con cui si procede ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M7

APPENDICE 3-B

SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

PAESI TERZI NONCHÉ ALTRI PAESI E TERRITORI AI QUALI, IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 355 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA, NON SI APPLICA LA PARTE TERZA, TITOLO VI, DI TALE TRATTATO E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI IN MATERIA DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Per quanto riguarda la sicurezza degli aeromobili i seguenti paesi terzi nonché gli altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, di tale trattato, si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di aviazione civile:

▼M7

Canada

Isole Fær Øer, per quanto riguarda l'aeroporto di Vagar

Groenlandia, per quanto riguarda l'aeroporto di Kangerlussuaq

Guernsey

Isola di Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Repubblica di Serbia, per quanto riguarda l'aeroporto Nikola Tesla di Belgrado

▼M7

Repubblica di Singapore, per quanto riguarda l'aeroporto di Singapore Changi

▼M13

Stato d'Israele, per quanto riguarda l'aeroporto internazionale Ben Gurion

▼M7

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord

Stati Uniti d'America

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni indicanti che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato, che hanno un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione, non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, attestanti che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato è ripristinata.

▼B

4. PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

4.0. DISPOSIZIONI GENERALI

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

4.0.2. I paesi terzi che applicano norme di sicurezza riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda i passeggeri e il bagaglio a mano sono elencati nell'appendice 4-B.

▼M5

4.0.3. I passeggeri e il bagaglio a mano in arrivo da uno Stato membro dove l'aeromobile era in transito diretto dopo essere arrivato da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 4-B o da un aeroporto dell'Unione qualora lo Stato membro interessato abbia derogato alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1254/2009 vengono considerati passeggeri e bagaglio a mano in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che i suddetti passeggeri e il rispettivo bagaglio a mano siano già stati sottoposti a screening a norma delle disposizioni del presente capitolo.

▼B

4.0.4. Ai fini del presente allegato:

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

b) per «sacchetto in grado di evidenziare eventuali manomissioni» (*security tamper-evident bag*, STEB) si intende un sacchetto conforme alle linee guida per i controlli di sicurezza raccomandate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile;

▼B

c) «il sistema per il rilevamento di esplosivi liquidi (sistema LEDS)» è un dispositivo in grado di individuare materiali pericolosi, conforme alle disposizioni di cui al punto 12.7 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

4.0.5. I riferimenti a paesi terzi nel presente capitolo e, se del caso, nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione includono altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, del suddetto trattato.

▼M5

4.0.6. I passeggeri e il bagaglio a mano in arrivo da un aeroporto dell'Unione qualora lo Stato membro interessato abbia derogato alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1254/2009 vengono considerati passeggeri e bagaglio a mano in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che i suddetti passeggeri e il rispettivo bagaglio a mano siano già stati sottoposti a screening a norma delle disposizioni del presente capitolo.

▼B

4.1. SCREENING DEI PASSEGGERI E DEL BAGAGLIO A MANO

4.1.1. **Screening dei passeggeri**

▼M16

4.1.1.1. Prima dello screening, i capispalla devono essere tolti e sottoposti a screening come bagaglio a mano, a meno che il metodo operativo dell'apparecchiatura non consenta di continuare a indossarli. L'addetto allo screening può chiedere al passeggero di rimuovere ulteriori indumenti o oggetti, ove opportuno.

▼B

4.1.1.2. Lo screening dei passeggeri deve essere effettuato secondo almeno una delle seguenti modalità:

a) ispezione manuale;

b) portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD);

c) cani antiesplosivo;

d) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD);

e) scanner di sicurezza che non emettono radiazioni ionizzanti;

▼M5

f) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD) combinati con dispositivi elettromagnetici portatili per la rilevazione dei metalli (dispositivi HHMD);

g) dispositivi per la rilevazione dei metalli nelle calzature (dispositivi SMD);

h) dispositivi per il rilevamento di esplosivi nelle calzature (dispositivi SED).

▼B

Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire se il passeggero trasporti o no articoli proibiti, il passeggero non può accedere alle aree sterili oppure deve essere sottoposto ad un ulteriore screening fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

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

4.1.1.4. Quando un WTMD emette un segnale di allarme, la causa dell'allarme deve essere determinata.

4.1.1.5. I dispositivi HHMD possono essere utilizzati solo come modalità supplementare di screening. Essi non sostituiscono le esigenze dell'ispezione manuale.

▼B

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

4.1.1.7. Le autorità competenti possono stabilire categorie di passeggeri che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a procedure speciali di screening o che possono essere esentate dallo screening. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

4.1.1.8. Lo screening dei passeggeri è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M5

4.1.1.9. I cani antiesplosivo, i dispositivi ETD, i dispositivi SMD e i dispositivi SED possono essere utilizzati solo come modalità supplementare di screening.

▼B

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 comma, devono essere osservate tutte le seguenti disposizioni minime:

a) gli scanner di sicurezza non memorizzano, conservano, copiano, stampano o recuperano le immagini. Le immagini generate durante lo screening possono tuttavia 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 a screening mediante scanner di sicurezza. In questo caso il passeggero deve essere sottoposto a screening mediante una metodologia alternativa, comprendente almeno un'ispezione manuale in conformità all'appendice 4-A della decisione di esecuzione C(2015)8005 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.

4.1.1.11. Si possono utilizzare dispositivi ETD, in combinazione con dispositivi HHMD, soltanto nei casi in cui l'addetto allo screening ritenga l'ispezione manuale di una determinata parte della persona inefficiente e/o inopportuna.

▼B

4.1.2. **Screening del bagaglio a mano**

4.1.2.1. Prima dello screening, i computer portatili e altri oggetti elettrici di grandi dimensioni devono essere tolti dal bagaglio a mano ed essere sottoposti a screening separatamente, a meno che il bagaglio a mano debba essere sottoposto a screening con sistemi per il rilevamento di esplosivi conformi o superiori allo standard C2.

4.1.2.2. Il soggetto competente in tutti gli aeroporti sottopone a screening, all'ingresso dell'area sterile, almeno i LAG acquistati in un aeroporto o a bordo di un aeromobile e sigillati in un sacchetto STEB che conservi all'interno una prova soddisfacente che l'acquisto è avvenuto nell'area lato volo dell'aeroporto o a bordo di un aeromobile, nonché i LAG da utilizzare durante il viaggio a fini medici o per un regime dietetico speciale, ivi compresi gli alimenti per neonati.

Prima dello screening i LAG devono essere tolti dal bagaglio a mano e sottoposti a screening separatamente rispetto agli altri articoli del bagaglio a mano, a meno che i dispositivi utilizzati per lo screening del bagaglio a mano siano anche in grado di sottoporre a screening più contenitori chiusi di LAG all'interno del bagaglio.

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

a) tutti i LAG in singoli contenitori di capacità non superiore a 100 millilitri o equivalente, inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità non superiore ad 1 litro, in cui il contenuto entri comodamente e che sia completamente chiuso; nonché

b) tutti gli altri LAG, ivi compresi i sacchetti STEB contenenti LAG.

Le autorità competenti, le compagnie aeree e gli aeroporti forniscono ai passeggeri adeguate informazioni relative allo screening dei LAG presso il loro aeroporto.

▼M16

4.1.2.3. Lo screening del bagaglio a mano deve essere effettuato secondo almeno uno dei seguenti metodi:

a) ispezione manuale;

b) apparecchiature a raggi X;

c) sistemi per il rilevamento di esplosivi (sistemi EDS);

d) software per il rilevamento automatizzato di articoli proibiti (APID) in combinazione con la lettera c);

e) cani antiesplosivo, in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a);

f) dispositivi ETD.

Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire se il bagaglio a mano contenga o no articoli proibiti, il bagaglio deve essere respinto o sottoposto ad un ulteriore screening fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

▼B

4.1.2.4. Un'ispezione manuale del bagaglio a mano consiste in un controllo manuale del bagaglio, compreso il suo contenuto, allo scopo di accertare con ragionevole sicurezza che esso non contenga articoli proibiti.

▼M16

4.1.2.5. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi X, ogni immagine deve essere esaminata dall'addetto allo screening.

Quando vengono utilizzati sistemi EDS, ogni immagine deve essere esaminata dall'addetto allo screening o analizzata mediante un software per il rilevamento automatizzato di articoli proibiti (APID).

4.1.2.6. Quando viene utilizzato un software APID, la causa di ciascun segnale di allarme di cui al punto 12.13.1.1 deve essere verificata fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto, in modo da garantire con ragionevole sicurezza che non vengano introdotti articoli proibiti nell'area sterile o a bordo di un aeromobile.

Quando vengono utilizzati sistemi EDS, la causa di ciascun segnale di allarme di cui al punto 12.4.1.3 deve essere determinata sottoponendo il bagaglio a un ulteriore screening mediante una metodologia supplementare.

Se un sistema EDS è stato installato prima del 1º luglio 2023 ed è utilizzato senza un software APID, la causa di ciascun segnale di allarme di cui al punto 12.4.1.3 deve essere verificata fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto, in modo da garantire con ragionevole sicurezza che non vengano introdotti articoli proibiti nell'area sterile o a bordo di un aeromobile. In caso di incertezza riguardo alla natura di un oggetto, la causa di ciascun segnale di allarme deve essere determinata sottoponendo il bagaglio ad un ulteriore screening mediante un metodo supplementare.

▼B

4.1.2.7. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi X o sistemi EDS, qualsiasi oggetto che impedisca all'addetto allo screening di analizzare il contenuto del bagaglio a mano deve essere tolto dal bagaglio. Il bagaglio viene nuovamente sottoposto a screening e l'oggetto in questione deve essere sottoposto a screening separatamente come bagaglio a mano.

4.1.2.8. Ciascun bagaglio all'interno del quale sia riscontrata la presenza di un oggetto elettrico di grandi dimensioni viene sottoposto ad ulteriore screening dopo aver rimosso l'oggetto in questione mentre l'oggetto elettrico viene sottoposto a screening separatamente, a meno che il bagaglio a mano sia stato sottoposto a screening con sistemi EDS conformi o superiori allo standard C2.

4.1.2.9. I cani antiesplosivo e i dispositivi EDT possono essere utilizzati solo come modalità supplementare di screening.

4.1.2.10. Le autorità competenti possono stabilire categorie di bagaglio a mano che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a procedure di speciali screening o alle quali può essere applicata un'esenzione dallo screening. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

4.1.2.11. Il personale che effettua lo screening del bagaglio a mano con apparecchiature a raggi X o con sistemi EDS non deve di norma trascorrere più di 20 minuti nel riesame continuato delle immagini. Dopo ognuno di questi periodi, l'addetto allo screening non può riprendere il riesame delle immagini se non dopo un intervallo di almeno 10 minuti. Tale requisito si applica solo in presenza di un flusso ininterrotto di immagini da esaminare.

Deve essere nominato un supervisore responsabile degli addetti allo screening del bagaglio a mano al fine di assicurare condizioni ottimali di composizione del gruppo, qualità del lavoro, addestramento, sostegno e valutazione.

▼M16

4.1.2.12. Quando il software APID è utilizzato in combinazione con sistemi EDS conformi alle norme C1, C1+, C2 o C2+, l'operatore o il soggetto che utilizza il sistema garantisce che le procedure siano conformi al metodo operativo di tali norme per quanto riguarda lo screening di oggetti elettronici di grandi dimensioni e LAG.

▼M16

4.1.2.13. Lo screening del bagaglio a mano è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼B

4.1.3. **Screening di liquidi, aerosol e gel (LAG)**

▼M5

4.1.3.1. Ai LAG trasportati da passeggeri può essere applicata un'esenzione dallo screening con sistemi LEDS all'ingresso nell'area sterile qualora i LAG si trovino in singoli contenitori di capacità non superiore a 100 millilitri o equivalente, inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità non superiore ad 1 litro, in cui il contenuto entri comodamente e che sia completamente chiuso.

_____

▼M2

4.1.3.3. L'autorità competente può stabilire categorie di LAG che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a procedure speciali di screening o che possono essere esentate dallo screening. La Commissione deve essere informata in merito alle categorie stabilite.

4.1.3.4. Lo screening dei LAG è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

▼B

4.2. PROTEZIONE DEI PASSEGGERI E DEL BAGAGLIO A MANO

La protezione dei passeggeri e del bagaglio a mano è soggetta alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

4.3. PASSEGGERI POTENZIALMENTE PERICOLOSI

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

4.3.2. La comunicazione deve contenere le seguenti informazioni:

a) identità e sesso della persona; nonché

b) motivo del trasporto; nonché

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

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

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

f) il tipo dei documenti di viaggio disponibili.

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

4.3.3. L'autorità competente assicura che le persone sotto custodia di legge siano sempre scortate.

4.4. ARTICOLI PROIBITI

4.4.1. Ai passeggeri non è consentito trasportare nelle aree sterili o a bordo di un aeromobile gli articoli elencati nell'appendice 4-C.

4.4.2. Può essere prevista un'esenzione in merito al punto 4.4.1., a condizione che:

a) l'autorità competente abbia autorizzato il trasporto degli articoli in questione; nonché

b) il vettore aereo sia stato informato in merito al passeggero e agli articoli che trasporta prima dell'imbarco dei passeggeri nell'aeromobile; nonché

c) si ottemperi alle norme di sicurezza vigenti.

Gli articoli in questione vengono collocati in condizioni di sicurezza a bordo dell'aeromobile.

▼B

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

APPENDICE 4-A

PRESCRIZIONI PER L'ISPEZIONE MANUALE

Le modalità dettagliate con cui si procede ad un'ispezione manuale sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M7

APPENDICE 4-B

PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

PAESI TERZI NONCHÉ ALTRI PAESI E TERRITORI AI QUALI, IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 355 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA, NON SI APPLICA LA PARTE TERZA, TITOLO VI, DI TALE TRATTATO E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI IN MATERIA DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Per quanto riguarda i passeggeri e il bagaglio a mano i seguenti paesi terzi nonché gli altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, di tale trattato, si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di aviazione civile:

Canada

Isole Fær Øer, per quanto riguarda l'aeroporto di Vagar

Groenlandia, per quanto riguarda l'aeroporto di Kangerlussuaq

Guernsey

Isola di Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Repubblica di Serbia, per quanto riguarda l'aeroporto Nikola Tesla di Belgrado

▼M7

Repubblica di Singapore, per quanto riguarda l'aeroporto di Singapore Changi

▼M13

Stato d'Israele, per quanto riguarda l'aeroporto internazionale Ben Gurion

▼M7

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord

Stati Uniti d'America

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni indicanti che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato, che hanno un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione, non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, attestanti che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato è ripristinata.

▼B

APPENDICE 4-C

PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI

Fatte salve le norme di sicurezza applicabili, ai passeggeri è vietato trasportare i seguenti articoli nelle aree sterili e a bordo di un aeromobile:

a) *pistole, armi da fuoco e altri strumenti che sparano proiettili* — strumenti in grado o che sembrano in grado di essere utilizzati per provocare ferite gravi attraverso lo sparo di un proiettile, fra i quali:

   — armi da fuoco di ogni tipo, come pistole, rivoltelle, carabine, fucili,

   — armi giocattolo, riproduzioni e imitazioni di armi da fuoco che possono essere scambiate per armi vere,

   — componenti di armi da fuoco, esclusi i cannocchiali con mirino di puntamento,

   — armi ad aria compressa o anidride carbonica, come pistole, armi a pallini, carabine e pistole a sfere,

   — pistole lanciarazzi e pistole per starter,

   — archi, balestre e frecce,

   — lanciarpioni e fucili subacquei,

   — fionde e catapulte;

b) *dispositivi per stordire* — dispositivi progettati appositamente per stordire o immobilizzare, fra i quali:

   — dispositivi neutralizzanti, come fucili stordenti, pistole paralizzanti (tasers) e manganelli a scarica elettrica,

   — strumenti per stordire e sopprimere gli animali,

   — sostanze chimiche, gas e spray capaci di produrre effetti disabilitanti o immobilizzanti, come spray irritanti, gas lacrimogeni, acidi e repellenti per animali;

c) *oggetti dotati di una punta acuminata o di un'estremità affilata* — oggetti dotati di una punta acuminata o di un'estremità affilata che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi, fra i quali:

   — articoli da taglio, quali asce, accette e mannaie,

   — piccozze per ghiaccio e rompighiaccio,

   — lame da rasoio,

   — taglierine,

   — coltelli con lame lunghe oltre 6 cm,

   — forbici con lame lunghe oltre 6 cm misurate dal fulcro,

   — attrezzature per arti marziali dotate di una punta acuminata o di un'estremità affilata,

   — spade e sciabole;

d) *utensili da lavoro* — utensili che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, fra i quali:

   — palanchini,

   — trapani e relative punte, compresi trapani elettrici portatili senza fili,

   — utensili dotati di lame o punte lunghe oltre 6 cm che possono essere utilizzati come armi, come cacciaviti e scalpelli,

   — seghe, comprese le seghe elettriche portatili senza fili,

   — saldatori,

   — pistole con dardi e pistole fissachiodi;

▼B

e) *corpi contundenti* — oggetti che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi quando vengono usati per colpire, fra i quali:

— mazze da baseball e da softball,

— mazze e bastoni, come manganelli e sfollagente,

— attrezzature per arti marziali;

f) *sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari* — sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari in grado o che sembrano in grado di essere utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, fra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

— detonatori e micce,

— riproduzioni o imitazioni di ordigni esplosivi,

— mine, granate e altri materiali militari esplosivi,

— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici,

— candelotti e cartucce fumogene,

— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici.

5. BAGAGLIO DA STIVA

5.0. DISPOSIZIONI GENERALI

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

5.0.2. I paesi terzi che applicano norme di sicurezza riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni per quanto riguarda il bagaglio da stiva sono elencati nell'appendice 5-A.

▼M5

5.0.3. Il bagaglio da stiva in arrivo da uno Stato membro dove l'aeromobile era in transito diretto dopo essere arrivato da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 5-A o da un aeroporto dell'Unione qualora lo Stato membro interessato abbia derogato alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1254/2009 viene considerato bagaglio da stiva in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che il suddetto bagaglio da stiva sia già stato sottoposto a screening a norma delle disposizioni del presente capitolo.

▼B

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

5.0.5. I riferimenti a paesi terzi nel presente capitolo e, se del caso, nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione includono altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, del suddetto trattato.

▼M5

5.0.6. Il bagaglio da stiva in arrivo da un aeroporto dell'Unione qualora lo Stato membro interessato abbia derogato alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1254/2009 viene considerato bagaglio da stiva in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che il suddetto bagaglio da stiva sia già stato sottoposto a screening a norma delle disposizioni del presente capitolo.

▼B

5.1. SCREENING DEL BAGAGLIO DA STIVA

5.1.1. Ai fini dello screening del bagaglio da stiva ci si avvale delle metodologie seguenti, individualmente o in combinazione tra di loro:

a) ispezione manuale; oppure

b) apparecchiature a raggi X; oppure

c) sistemi per il rilevamento di esplosivi (sistemi EDS); oppure

d) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (dispositivi ETD); oppure

e) cani antiesplosivo.

Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire se il bagaglio da stiva contenga o no articoli proibiti, il bagaglio deve essere respinto o sottoposto ad un ulteriore screening fino a quando l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

5.1.2. Un'ispezione manuale del bagaglio da stiva consiste in un controllo manuale completo del bagaglio, compreso tutto il suo contenuto, allo scopo di accertare con ragionevole sicurezza che esso non contenga articoli proibiti.

5.1.3. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi X o sistemi EDS, qualsiasi oggetto che impedisca all'addetto allo screening di analizzare il contenuto del bagaglio deve essere sottoposto ad un'altra modalità di screening.

5.1.4. Lo screening mediante dispositivi ETD consiste nell'analisi di campioni prelevati all'interno e all'esterno del bagaglio e dal suo contenuto. Il contenuto del bagaglio può essere sottoposto anche ad un'ispezione manuale.

5.1.5. Le autorità competenti possono stabilire categorie di bagaglio da stiva che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a procedure di speciali screening o alle quali può essere applicata un'esenzione dallo screening. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

5.1.6. Lo screening del bagaglio da stiva è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

5.1.7. Il personale che effettua lo screening del bagaglio da stiva con apparecchiature a raggi X o con sistemi EDS non deve di norma trascorrere più di 20 minuti nel riesame continuato delle immagini. Dopo ognuno di questi periodi, l'addetto allo screening non può riprendere il riesame delle immagini se non dopo un intervallo di almeno 10 minuti. Tale requisito si applica solo in presenza di un flusso ininterrotto di immagini da esaminare.

Deve essere nominato un supervisore responsabile degli addetti allo screening del bagaglio da stiva al fine di assicurare condizioni ottimali di composizione del gruppo, qualità del lavoro, addestramento, sostegno e valutazione.

5.2. PROTEZIONE DEL BAGAGLIO DA STIVA

5.2.1. I passeggeri non possono accedere al bagaglio da stiva già sottoposto a screening, a meno che si tratti del loro bagaglio e devono essere sorvegliati in modo da garantire che:

a) nel bagaglio da stiva non vengano introdotti articoli proibiti come quelli elencati nell'appendice 5-B; oppure

b) articoli proibiti come quelli elencati nell'appendice 4-C non vengano rimossi dal bagaglio da stiva e introdotti nelle aree sterili o a bordo di un aeromobile.

▼B

5.2.2. Il bagaglio da stiva che non è stato protetto da interferenze illecite deve essere sottoposto ad un ulteriore screening.

5.2.3. La protezione del bagaglio da stiva è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

5.3. RICONCILIO DEI BAGAGLI

5.3.1. **Identificazione del bagaglio da stiva**

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

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

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

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

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

5.3.2.1. La motivazione per cui il bagaglio è divenuto bagaglio non accompagnato viene registrata prima che esso venga caricato a bordo dell'aeromobile, a meno che siano stati applicati i controlli di sicurezza di cui al punto 5.3.3.

5.3.2.2. Le disposizioni supplementari particolareggiate sui motivi indipendenti dalla volontà del passeggero sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

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

5.3.3.1. Il bagaglio da stiva non accompagnato che non rientra nel punto 5.3.2 viene sottoposto a screening mediante una delle modalità stabilite al punto 5.1.1 e, se del caso, applicando i requisiti supplementari stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

5.3.3.2. Il bagaglio da stiva che diventa bagaglio non accompagnato per motivi diversi da quelli indicati al punto 5.3.2.2 deve essere rimosso dall'aeromobile e sottoposto ad un ulteriore screening prima di esservi nuovamente caricato.

5.3.3.3. Le disposizioni supplementari particolareggiate sui controlli di sicurezza appropriati per il bagaglio da stiva non accompagnato sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

5.4. ARTICOLI PROIBITI

5.4.1. Ai passeggeri non è consentito trasportare nel proprio bagaglio da stiva gli articoli elencati nell'appendice 5-B.

5.4.2. Può essere prevista un'esenzione in merito al punto 5.4.1, a condizione che:

a) l'autorità competente si basi su norme nazionali che permettono il trasporto degli articoli in questione; nonché

b) si ottemperi alle norme di sicurezza vigenti.

▼M15

Il vettore aereo deve provvedere affinché il trasporto di armi da fuoco nel bagaglio da stiva sia consentito solo dopo che una persona autorizzata e debitamente qualificata abbia accertato che non sono cariche. Dette armi da fuoco devono essere stivate in un luogo non accessibile a nessuno durante il volo.

▼M2

5.4.3. Il vettore aereo deve provvedere affinché i passeggeri siano sempre informati in merito agli articoli proibiti elencati nell'appendice 5-B prima del completamento delle operazioni di registrazione (check-in).

▼M7

APPENDICE 5-A

BAGAGLIO DA STIVA

PAESI TERZI NONCHÉ ALTRI PAESI E TERRITORI AI QUALI, IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 355 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA, NON SI APPLICA LA PARTE TERZA, TITOLO VI, DI TALE TRATTATO E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI IN MATERIA DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Per quanto riguarda il bagaglio da stiva i seguenti paesi terzi nonché gli altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, di tale trattato, si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile:

Canada

Isole Fær Øer, per quanto riguarda l'aeroporto di Vagar

Groenlandia, per quanto riguarda l'aeroporto di Kangerlussuaq

Guernsey

Isola di Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Repubblica di Serbia, per quanto riguarda l'aeroporto Nikola Tesla di Belgrado

▼M7

Repubblica di Singapore, per quanto riguarda l'aeroporto di Singapore Changi

Stato d'Israele, per quanto riguarda l'aeroporto internazionale Ben Gurion

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord

Stati Uniti d'America

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni che indicano che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato, che hanno un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione, non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, attestanti che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato è ripristinata.

▼B

APPENDICE 5-B

BAGAGLIO DA STIVA

ELENCO DI ARTICOLI PROIBITI

Ai passeggeri non è consentito trasportare nel proprio bagaglio da stiva i seguenti articoli:

sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari — sostanze e dispositivi esplosivi e incendiari in grado di essere utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, fra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

— detonatori e micce,

▼B

— mine, granate e altri materiali militari esplosivi,

— fuochi d'artificio e altri articoli pirotecnici,

— candelotti e cartucce fumogene,

— dinamite, polvere da sparo ed esplosivi plastici.

6. **MERCI E POSTA**

6.0. DISPOSIZIONI GENERALI

6.0.1. L'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto definito nel presente capitolo provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

6.0.2. I dispositivi esplosivi e incendiari assemblati che non vengono trasportati secondo modalità conformi alle vigenti norme di sicurezza sono considerati articoli proibiti nelle spedizioni di merci e posta.

6.0.3. I riferimenti a paesi terzi nel presente capitolo e, se del caso, nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione includono altri paesi e territori ai quali, in conformità all'articolo 355 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, non si applica la parte terza, titolo VI, del suddetto trattato.

▼M12

6.0.4. Ai fini del presente allegato per «informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco» o «PLACI» si intende il processo di prima analisi dei rischi sulle merci che devono essere introdotte nel territorio doganale dell'Unione ([1]) per via aerea.

▼B

6.1. CONTROLLI DI SICUREZZA — DISPOSIZIONI GENERALI

6.1.1. Tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a screening da parte di un agente regolamentato prima di essere caricate a bordo di un aeromobile, a meno che:

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

b) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un mittente conosciuto e sia stata protetta da interferenze non autorizzate da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'effettuazione del carico; oppure

▼M15

———————

▼B

d) alla spedizione si applica l'esenzione dallo screening ed essa è stata protetta da interferenze non autorizzate dal momento in cui è divenuta identificabile come merci o posta aerea fino all'effettuazione del carico.

6.1.2. Quando vi è ragione di ritenere che una spedizione sottoposta a controlli di sicurezza sia stata manomessa o non sia stata protetta da interferenze non autorizzate dopo l'effettuazione di tali controlli, la spedizione in questione viene sottoposta a screening da parte di un agente regolamentato prima di essere caricata su un aeromobile. Le spedizioni che all'apparenza sono state gravemente manomesse o che risultano sospette per altri motivi, verranno trattate come merci o posta ad alto rischio (HRCM) in conformità al punto 6.7.

([1]) Poiché l'Islanda non fa parte del territorio doganale dell'Unione, ai fini del punto 6.8.7 del presente allegato l'Islanda è considerata un paese terzo.

▼M5

_____

▼M15

6.1.3. Un agente regolamentato che rifiuta una spedizione per motivi di alto rischio deve garantire che la spedizione e la documentazione di accompagnamento siano contrassegnate come merci e posta ad alto rischio prima che la spedizione sia restituita al rappresentante del soggetto mittente. Tale spedizione non può essere caricata su un aeromobile a meno che non sia trattata da un altro agente regolamentato in conformità al punto 6.7.

▼M12

6.1.4. L'accesso alle aree sterili destinate a merci e posta può essere accordato solo dopo aver stabilito a quale delle seguenti categorie appartiene il soggetto che trasporta la spedizione dal lato terra:

a) agente regolamentato;

b) mittente conosciuto;

c) trasportatore designato in conformità al punto 6.6.1.1, lettera c), che trasporta spedizioni precedentemente sottoposte a controlli di sicurezza;

d) nessuno dei soggetti di cui alle lettere a), b) o c).

6.1.5. Nei casi in cui si applica il punto 6.1.4, lettera c), deve essere messa a disposizione dell'agente regolamentato, del vettore aereo o dell'operatore aeroportuale che accorda l'accesso alle aree sterili una copia della dichiarazione firmata che figura nell'appendice 6-E, a meno che non si verifichi una delle condizioni seguenti:

a) il trasportatore è egli stesso un agente regolamentato;

b) il trasporto è effettuato per conto dell'agente regolamentato o vettore aereo ricevente nelle aree sterili.

L'obbligo del trasportatore di presentare una copia della dichiarazione firmata che figura nell'appendice 6-E può essere sostituito da un meccanismo equivalente di notifica preventiva al punto di accesso, garantito dal mittente conosciuto o dall'agente regolamentato esterni all'aeroporto per conto del quale è effettuato il trasporto, oppure dall'agente regolamentato o vettore aereo ricevente nelle aree sterili.

6.1.6. Le spedizioni di merci o posta sulle quali non sono stati precedentemente effettuati controlli di sicurezza possono essere autorizzate nelle aree sterili a condizione che siano soggette a una delle seguenti opzioni:

a) siano sottoposte a screening prima dell'ingresso, in conformità al punto 6.2 e sotto la responsabilità dell'agente regolamentato o del vettore aereo ricevente;

b) siano scortate sotto la responsabilità dell'agente regolamentato o del vettore aereo fino ai loro locali situati nelle aree sterili.

Al momento della consegna le spedizioni devono essere mantenute al riparo da interferenze non autorizzate fino a quando saranno sottoposte a screening.

Il personale che scorta tali spedizioni o le mantiene al riparo da interferenze non autorizzate deve essere stato assunto in conformità al punto 11.1.1 e deve aver ricevuto una formazione almeno conforme al punto 11.2.3.9.

▼B

6.2. SCREENING

6.2.1. **Screening**

6.2.1.1. Quando si procede allo screening di merci o di posta:

a) devono essere utilizzati gli strumenti o le metodologie maggiormente in grado di individuare articoli proibiti, tenendo in considerazione la natura della spedizione; nonché

b) gli strumenti o le metodologie utilizzati devono essere in grado di garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

6.2.1.2. Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire con ragionevole sicurezza che la spedizione non contiene articoli proibiti, essa deve essere respinta o sottoposta ad un ulteriore screening fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

6.2.1.3. Lo screening delle merci e della posta è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

6.2.1.4. Il personale che effettua lo screening delle merci con apparecchiature a raggi X o con sistemi EDS non deve di norma trascorrere più di 20 minuti nel riesame continuato delle immagini. Dopo ognuno di questi periodi, l'addetto allo screening non può riprendere il riesame delle immagini se non dopo un intervallo di almeno 10 minuti. Tale requisito si applica solo in presenza di un flusso ininterrotto di immagini da esaminare.

6.2.1.5. Lo screening delle merci e della posta deve essere effettuato secondo almeno una delle seguenti modalità, in conformità all'appendice 6-J:

a) ispezione manuale;

b) apparecchiature a raggi X;

c) sistemi EDS;

d) cani antiesplosivo (EDD);

e) dispositivi ETD;

f) controllo visivo;

▼M16

g) dispositivi per la rilevazione dei metalli (MDE);

h) dispositivi EVD.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Se approvati dall'autorità competente e notificati alla Commissione, altri controlli di sicurezza appropriati possono essere applicati soltanto quando non è possibile utilizzare gli altri strumenti o metodologie di cui al punto 6.2.1.5 per effetto della natura della spedizione.

6.2.2. **Esenzioni dallo screening**

Le disposizioni relative alle esenzioni dallo screening sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼B

6.3. AGENTI REGOLAMENTATI

6.3.1. **Approvazione degli agenti regolamentati**

6.3.1.1. Gli agenti regolamentati devono essere approvati dall'autorità competente.

L'approvazione come agente regolamentato è relativa ad un sito specifico.

Ciascun soggetto che effettua i controlli di sicurezza di cui al punto 6.3.2 deve essere approvato come agente regolamentato. Tra essi rientrano i terzi fornitori di servizi logistici responsabili dei servizi integrati di deposito e trasporto, i vettori aerei e gli agenti di handling.

Un agente regolamentato può subappaltare:

a) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro agente regolamentato;

b) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro soggetto, quando i controlli sono effettuati sul sito dell'agente regolamentato o presso un aeroporto e rientrano nel programma di sicurezza dell'agente regolamentato o dell'aeroporto;

c) qualsiasi controllo di sicurezza di cui al punto 6.3.2 ad un altro soggetto, quando i controlli sono effettuati in un sito diverso da quello dell'agente regolamentato o da un aeroporto e il soggetto è stato abilitato o approvato ed iscritto per la prestazione di tali servizi dall'autorità competente;

d) la protezione e il trasporto delle spedizioni ad un trasportatore che soddisfa i requisiti di cui al punto 6.6.

6.3.1.2. Per l'approvazione degli agenti regolamentati si applica la seguente procedura:

a) il richiedente inoltra la domanda di approvazione all'autorità competente dello Stato membro nel quale si trovano i siti inclusi nella domanda.

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

Il richiedente presenta anche la «Dichiarazione di impegni — agente regolamentato» contenuta nell'appendice 6-A. Tale dichiarazione viene firmata dal rappresentante legale del richiedente o dal responsabile della sicurezza.

▼M15

La dichiarazione firmata deve indicare chiaramente l'ubicazione del sito o dei siti cui si riferisce ed essere conservata dall'autorità competente interessata;

▼M12

b) l'autorità competente, o un validatore della sicurezza aerea UE che agisce a suo nome, deve esaminare il programma di sicurezza prima di eseguire una verifica in loco dei siti specificati, al fine di accertare se il richiedente soddisfa i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione.

Ad eccezione dei requisiti relativi allo screening di cui al punto 6.2, un'ispezione del sito del richiedente da parte delle autorità doganali competenti, a norma dell'articolo 29 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ([1]) è considerata una verifica in loco se effettuata non oltre 3 anni prima della data in cui il richiedente chiede l'approvazione come agente regolamentato. Il richiedente mette a disposizione l'autorizzazione AEO e la pertinente valutazione delle autorità doganali ai fini di un'ulteriore ispezione.

▼B

c) se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b), provvede a registrare le coordinate dell'agente nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica» entro il seguente giorno lavorativo. Quando effettua la registrazione nella banca dati l'autorità competente attribuisce ad ogni sito riconosciuto un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard.

Se l'autorità competente non ritiene adeguate le informazioni trasmesse conformemente alle lettere a) e b), ne comunica immediatamente le ragioni al soggetto che ha richiesto l'approvazione come agente regolamentato;

d) un agente regolamentato non viene considerato approvato fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica».

6.3.1.3. Un agente regolamentato nomina, per ciascun sito, almeno una persona responsabile dell'attuazione del programma di sicurezza che è stato presentato. Tale persona deve aver superato un controllo dei precedenti personali conformemente al punto 11.1.

6.3.1.4. Un agente regolamentato viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Questo comporta una verifica in loco al fine di valutare se l'agente regolamentato continui a soddisfare i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione.

Un'ispezione effettuata presso i locali dell'agente regolamentato dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo della qualità può essere considerata una verifica in loco, purché essa comprenda la verifica di tutti i requisiti necessari per l'approvazione.

▼M12

Fatta eccezione per i requisiti relativi allo screening di cui al punto 6.2, un'ispezione del sito dell'agente regolamentato da parte dell'autorità doganale competente, effettuato a norma dell'articolo 29 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, è considerata una verifica in loco.

6.3.1.5. Se l'autorità competente ritiene che l'agente regolamentato non ottemperi più ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008, essa ritira lo status di agente regolamentato per il sito o i siti specificati.

([1]) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 558).

▼M12

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore dallo stesso, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status dell'ex agente regolamentato venga indicato nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica».

Se l'agente regolamentato non è più titolare di un'autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, o se la sua autorizzazione AEO è sospesa a causa della mancata osservanza dell'articolo 39, lettera e), del regolamento (UE) n. 952/2013 e dell'articolo 28 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, l'autorità competente adotta le misure appropriate per garantire la conformità dell'agente regolamentato ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.

L'agente regolamentato informa l'autorità competente di qualsiasi modifica relativa alla sua autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447.

▼B

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

6.3.1.7. I requisiti del punto 6.3.1, con l'eccezione del punto 6.3.1.2, lettera d), non si applicano quando la stessa autorità competente deve essere approvata come agente regolamentato.

▼M12

6.3.1.8. L'autorità competente mette a disposizione dell'autorità doganale tutte le informazioni relative allo status di un agente regolamentato che potrebbero essere pertinenti in relazione alla titolarità di un'autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447. Tali informazioni devono includere le informazioni relative a nuove approvazioni di agenti regolamentati, al ritiro dello status di agente regolamentato, alla riconvalida nonché alle ispezioni e alle verifiche previste e ai risultati di tali valutazioni.

Devono essere stabilite le modalità per tale scambio di informazioni tra l'autorità competente e le autorità doganali nazionali.

▼B

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

▼M15

6.3.2.1. Quando accetta una spedizione, un agente regolamentato deve accertare se il soggetto da cui riceve la spedizione è un agente regolamentato o un mittente conosciuto o nessuno dei due.

▼M2

6.3.2.2. L'agente regolamentato o il vettore aereo deve chiedere alla persona che effettua una qualsiasi consegna di esibire la carta di identità, il passaporto, la patente di guida o altro documento corredato di fotografia del titolare e rilasciato dall'autorità nazionale o riconosciuto dalla stessa. La carta di identità o altro documento è utilizzata per accertare l'identità della persona che consegna la spedizione.

▼B

6.3.2.3. L'agente regolamentato assicura che le spedizioni per le quali non sono stati effettuati in precedenza tutti i controlli di sicurezza richiesti siano:

▼M15

a) sottoposte a screening in conformità al punto 6.2 o 6.7, a seconda dei casi; oppure

[1] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

▼B

b) accettate per lo stoccaggio sotto la responsabilità esclusiva dell'agente regolamentato, non identificabili come spedizioni destinate ad essere trasportate su un aeromobile prima della selezione e selezionate autonomamente senza alcun intervento del mittente o di una persona o un soggetto diversi da quelli designati e formati a tale scopo dall'agente regolamentato.

La lettera b) si applica esclusivamente se il mittente non può prevedere che la spedizione venga trasportata per via aerea.

▼M2

6.3.2.4. Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.3.2.1 a 6.3.2.3 del presente allegato e al punto 6.3 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione, l'agente regolamentato deve provvedere alla protezione di merce e posta conformemente al punto 6.6.

▼B

6.3.2.5. Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.3.2.1 a 6.3.2.4, l'agente regolamentato provvede affinché ogni spedizione presentata ad un vettore aereo o ad un altro agente regolamentato sia corredata da appropriata documentazione, sotto forma di lettera di trasporto aereo o di dichiarazione separata, in formato elettronico o scritta.

6.3.2.6. La documentazione di cui al punto 6.3.2.5 deve restare a disposizione per essere ispezionata dall'autorità competente in qualsiasi momento prima che la spedizione sia caricata nell'aeromobile e, successivamente, per tutta la durata del volo o per 24 ore (a seconda di quale dei due periodi sia più lungo) e deve contenere le seguenti informazioni:

a) il codice alfanumerico identificativo unico dell'agente regolamentato, quale assegnato dall'autorità competente;

b) il codice identificativo unico della spedizione, ad esempio il numero della lettera di trasporto aereo (*house* o *master*);

c) il contenuto della spedizione, fatta eccezione per le spedizioni indicate al punto 6.2.1, lettere d) ed e), della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione;

▼M15

d) lo status di sicurezza della spedizione, attestato da una delle diciture seguenti:

— «SPX», indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali;

— «SHR», indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, per quanto riguarda i requisiti relativi all'alto rischio;

▼M2

e) la ragione per la quale è stato rilasciato lo status di sicurezza, specificando:

i) «KC», che significa ricevuto da un mittente conosciuto (known consignor); oppure

▼M15

_____

▼M2

iii) «RA», che significa selezionato da un agente regolamentato (regulated agent); oppure

▼M16

iv) gli strumenti o i metodi di screening utilizzati, come segue:

— ispezione manuale (PHS);

— apparecchiature a raggi X (XRY);

— sistemi EDS (EDS);

— cani antiesplosivo (EDD);

— dispositivi ETD (ETD);

▼M16

— controllo visivo (VCK);

— dispositivi per la rilevazione dei metalli (CMD);

— dispositivi EVD (EVD);

— qualsiasi altro metodo (AOM) in conformità al punto 6.2.1.6, specificando il metodo utilizzato; oppure

▼M2

v) i motivi per applicare alla spedizione l'esenzione dallo screening;

▼B

f) il nome della persona che ha rilasciato lo status di sicurezza o un elemento di identificazione equivalente, nonché la data e l'ora del rilascio;

▼M12

g) il codice identificativo unico assegnato dall'autorità competente a ogni agente regolamentato che ha accettato lo status di sicurezza attribuito ad una spedizione da un altro agente regolamentato, anche durante le operazioni di trasferimento.

▼B

Un agente regolamentato che presenta spedizioni ad un altro agente regolamentato o ad un vettore aereo può inoltre decidere di trasmettere solo le informazioni richieste alle lettere da a) ad e) e g) e di conservare le informazioni di cui alla lettera f) per tutta la durata del volo o dei voli, o per almeno 24 ore (a seconda di quale dei due periodi sia più lungo).

▼M12

La merce o la posta in transito indiretto per la quale il vettore aereo o l'agente regolamentato che opera per suo conto non è in grado di confermare nei documenti di accompagnamento le informazioni richieste dal presente punto o dal punto 6.3.2.7, a seconda dei casi, deve essere sottoposta a screening prima di essere caricata a bordo di un aeromobile per il volo successivo.

▼B

6.3.2.7. Nel caso di spedizioni consolidate si considerano soddisfatti i requisiti di cui ai punti 6.3.2.5 e 6.3.2.6 se:

a) l'agente regolamentato che effettua la spedizione consolidata conserva le informazioni di cui al punto 6.3.2.6, lettere da a) a g), per ogni singola partita per la durata del volo o dei voli, o per almeno 24 ore (a seconda di quale dei due periodi sia più lungo); nonché

b) la documentazione che accompagna la spedizione consolidata riporta il codice identificativo alfanumerico dell'agente regolamentato che ha effettuato la spedizione consolidata, un codice identificativo unico della spedizione consolidata e il suo status di sicurezza.

I requisiti di cui alla lettera a) non si applicano nel caso di spedizioni consolidate che sono sempre oggetto di screening o alle quali lo screening non si applica a norma del punto 6.2.1, lettere d) ed e), della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione, se l'agente regolamentato assegna alla spedizione consolidata un codice identificativo unico e indica lo status di sicurezza e una ragione unica per il rilascio di tale status.

6.3.2.8. Al momento dell'accettazione di spedizioni alle quali non sono stati precedentemente applicati tutti i controlli di sicurezza, l'agente regolamentato può anche scegliere di non applicare i controlli di sicurezza di cui al punto 6.3.2, ma di trasmettere le spedizioni ad un altro agente regolamentato al fine di assicurare l'effettuazione dei suddetti controlli di sicurezza.

▼B

6.3.2.9. ►M15 Un agente regolamentato deve garantire che tutto il personale sia selezionato in conformità ai requisiti del capitolo 11 e formato adeguatamente secondo il profilo delle diverse mansioni. Ai fini della formazione, il personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza è considerato personale che effettua i controlli di sicurezza. Le persone che hanno ricevuto una formazione in conformità al punto 11.2.7 devono adeguare le proprie competenze a quelle di cui al punto 11.2.3.9 entro il 1º gennaio 2023. ◄

I controlli di sicurezza che un agente regolamentato deve effettuare sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

6.4. MITTENTI CONOSCIUTI

6.4.1. **Approvazione dei mittenti conosciuti**

6.4.1.1. I mittenti conosciuti devono essere approvati dall'autorità competente.

L'approvazione come mittente conosciuto è relativa ad un sito specifico.

6.4.1.2. Per l'approvazione dei mittenti conosciuti si applica la seguente procedura:

▼M2

a) il richiedente deve inoltrare la domanda di approvazione all'autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il sito.

Il richiedente deve presentare all'autorità competente interessata un programma di sicurezza. Tale programma deve descrivere le modalità e le procedure che il mittente deve seguire per conformarsi ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione. Il programma deve inoltre descrivere in che modo il mittente vigila sul rispetto di tali modalità e procedure.

Al richiedente viene fornita la «Guida per i mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-B e la «Lista di controllo per la convalida dei mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-C;

b) l'autorità competente, o un validatore della sicurezza aerea UE che agisce a suo nome, esamina il programma di sicurezza e procede successivamente a una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente soddisfa i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione.

Al fine di valutare se il richiedente soddisfi i suddetti requisiti, l'autorità competente, o il validatore della sicurezza aerea UE che agisce a suo nome, si avvale della «Lista di controllo per la convalida dei mittenti conosciuti» di cui all'appendice 6-C. Tale lista di controllo contiene una dichiarazione di impegni che viene sottoscritta dal rappresentante legale del richiedente o dalla persona responsabile della sicurezza nel sito.

Una volta completata la lista di controllo, le informazioni ivi contenute devono essere trattate come informazioni classificate.

▼M2

La dichiarazione firmata è conservata dall'autorità competente interessata oppure dal validatore della sicurezza aerea UE, il quale la mette a disposizione dell'autorità competente interessata;

▼M12

c) un'ispezione del sito del richiedente da parte delle autorità doganali competenti, a norma dell'articolo 29 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, è considerata una verifica in loco se effettuata non oltre 3 anni prima della data in cui il richiedente chiede l'approvazione come mittente conosciuto. In tali casi il richiedente deve completare le informazioni richieste nella parte 1 della «lista di controllo per la convalida dei mittenti conosciuti» di cui all'appendice 6-C e trasmetterle all'autorità competente congiuntamente alla dichiarazione di impegni che deve essere firmata dal rappresentante legale del richiedente o dalla persona responsabile della sicurezza nel sito.

Il richiedente mette a disposizione l'autorizzazione AEO e la pertinente valutazione delle autorità doganali ai fini di un'ulteriore ispezione.

La dichiarazione firmata deve essere conservata dall'autorità competente interessata o dal validatore della sicurezza aerea UE e messa a disposizione su richiesta dell'autorità competente interessata;

▼B

d) se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b) o a) e c), a seconda dei casi, provvede a registrare le coordinate del mittente nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica» entro il successivo giorno lavorativo. Quando effettua la registrazione nella banca dati l'autorità competente attribuisce ad ogni sito riconosciuto un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard.

Se l'autorità competente non ritiene adeguate le informazioni trasmesse conformemente alle lettere a) e b) o a) e c), a seconda dei casi, ne notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha richiesto l'approvazione come mittente conosciuto;

e) un mittente conosciuto non viene considerato approvato fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica».

6.4.1.3. Un mittente conosciuto nomina, per ciascun sito, almeno una persona responsabile dell'applicazione e supervisione dello svolgimento dei controlli di sicurezza nel sito in questione. Tale persona deve aver superato un controllo dei precedenti personali in conformità al punto 11.1.

6.4.1.4. Un mittente conosciuto viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Ciò comprende una verifica in loco al fine di valutare se il mittente conosciuto continui a soddisfare i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione.

Un'ispezione effettuata presso i locali del mittente conosciuto dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo della qualità può essere considerata una verifica in loco, purché copra tutte le aree specificate nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C.

▼M12

Un'ispezione del sito del mittente conosciuto da parte dell'autorità doganale competente, a norma dell'articolo 29 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, è considerata una verifica in loco.

▼M12

6.4.1.5. Se l'autorità competente ritiene che il mittente conosciuto non ottemperi più ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008, essa ritira lo status di mittente conosciuto per il sito o i siti specificati.

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore dallo stesso, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status dell'ex mittente conosciuto venga indicato nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica».

Se il mittente conosciuto non è più titolare di un'autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, o se la sua autorizzazione AEO è sospesa a causa della mancata osservanza dell'articolo 39, lettera e), del regolamento (UE) n. 952/2013 e dell'articolo 28 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, l'autorità competente adotta le misure appropriate per garantire la conformità del mittente conosciuto ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.

Il mittente conosciuto informa l'autorità competente di qualsiasi modifica relativa alla sua autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447.

▼B

6.4.1.6. Fermo restando il diritto di ogni Stato membro di applicare misure più severe conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008, un mittente conosciuto approvato in conformità al punto 6.4 del presente allegato è riconosciuto in tutti gli Stati membri.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7. L'autorità competente mette a disposizione dell'autorità doganale tutte le informazioni relative allo status di un mittente conosciuto che potrebbero essere pertinenti in relazione alla titolarità di un'autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447. Tali informazioni devono includere le informazioni relative a nuove approvazioni di mittenti conosciuti, al ritiro dello status di mittente conosciuto, alla riconvalida nonché alle ispezioni e alle verifiche previste e ai risultati di tali valutazioni.

Devono essere stabilite le modalità per tale scambio di informazioni tra l'autorità competente e le autorità doganali nazionali.

▼B

6.4.2. **Controlli di sicurezza che un mittente conosciuto deve applicare**

6.4.2.1. Un mittente conosciuto garantisce che:

a) sul sito o nei locali sia presente un livello di sicurezza sufficiente a proteggere da interferenze non autorizzate merci e posta aerea identificabili come tali; nonché

▼M15

b) tutto il personale che effettua i controlli di sicurezza e tutto il personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza, sia selezionato in conformità ai requisiti del capitolo 11 e abbia ricevuto una formazione sulla sicurezza conformemente al punto 11.2.3.9. Le persone che hanno ricevuto una formazione in conformità al punto 11.2.7 devono adeguare le proprie competenze a quelle di cui al punto 11.2.3.9 entro il 1º gennaio 2023; nonché

▼B

c) durante la produzione, l'imballaggio, lo stoccaggio, la spedizione e/o il trasporto (a seconda delle voci che interessano), le merci e la posta aerea identificabile come tale venga protetta da interferenze non autorizzate o da manomissioni.

Se, per una qualsiasi ragione, tali controlli di sicurezza non sono stati applicati ad una spedizione o quando la spedizione non è stata originata dal mittente conosciuto sotto la sua responsabilità, il mittente conosciuto precisa chiaramente questa circostanza all'agente regolamentato in modo che possa essere applicato il punto 6.3.2.3.

6.4.2.2. Il mittente conosciuto accetta che le spedizioni non sottoposte in precedenza ai controlli di sicurezza previsti vengano sottoposte a screening conformemente al punto 6.2.1.

▼M15

6.5. TRASPORTATORI APPROVATI

Nessuna disposizione nel presente regolamento.

▼B

6.6. PROTEZIONE DELLE MERCI E DELLA POSTA

6.6.1. **Protezione delle merci e della posta durante il trasporto**

▼M15

6.6.1.1. Al fine di garantire che le spedizioni sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza siano protette da interferenze non autorizzate durante il trasporto, si applicano tutti i seguenti requisiti:

a) le spedizioni devono essere confezionate o sigillate dall'agente regolamentato o dal mittente conosciuto in modo da assicurare che eventuali manomissioni risultino evidenti; se ciò non è possibile, devono essere adottate misure di protezione alternative che garantiscano l'integrità della spedizione;

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

c) la dichiarazione del trasportatore sul modello che figura nell'appendice 6-E deve essere approvata dal trasportatore che ha stipulato il contratto di trasporto con l'agente regolamentato o il mittente conosciuto, a meno che il trasportatore sia egli stesso approvato come agente regolamentato.

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

Quale alternativa alla lettera c) del primo capoverso, il trasportatore può presentare all'agente regolamentato o al mittente conosciuto per il quale effettua il trasporto la prova che egli è stato abilitato o approvato da un'autorità competente.

Tale prova deve rispettare i requisiti di cui all'appendice 6-E e devono esserne conservate copie presso l'agente regolamentato o il mittente conosciuto interessato. Su richiesta, una copia deve essere messa a disposizione dell'agente regolamentato o del vettore aereo che riceve la spedizione o di un'altra autorità competente.

▼B

6.6.1.2. Il punto 6.6.1.1, lettere b) e c), non si applica durante il trasporto nell'area lato volo.

▼M12

6.6.1.3. Il trasportatore provvede affinché il personale addetto alla raccolta, al trasporto e alla consegna di merci e posta aerea sottoposte a controlli di sicurezza sia soggetto almeno a quanto segue:

a) un controllo dell'integrità personale, consistente nella verifica dell'identità e del curriculum vitae e/o delle referenze fornite;

b) una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7.

6.6.1.4. Il personale del trasportatore cui è stato accordato l'accesso non controllato a merci e posta durante lo svolgimento delle funzioni di cui al punto 6.6.1.3 o durante l'esecuzione di uno dei controlli di sicurezza di cui al presente capitolo deve:

a) aver superato un controllo dei precedenti personali;

b) seguire una formazione sulla sicurezza, conformemente al punto 11.2.3.9.

6.6.1.5. Se un trasportatore si avvale dei servizi di un'altra società per effettuare una o più delle funzioni di cui al punto 6.6.1.3, tale altra società deve soddisfare le seguenti condizioni:

a) firmare un contratto di autotrasporto con il trasportatore;

b) astenersi dal subappaltare ulteriormente tale servizio;

c) attuare le disposizioni di cui ai punti 6.6.1.3 e 6.6.1.4, a seconda dei casi.

Il trasportatore che subappalta mantiene la piena responsabilità dell'intero trasporto per conto dell'agente o del mittente.

▼B

6.6.2. **►M2 Protezione di merci e posta durante le operazioni di handling, stoccaggio e carico su un aeromobile ◄**

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

▼M2

6.6.2.2. Le spedizioni di merci e posta che si trovano in parti diverse da una parte critica di un'area sterile devono essere protette da interferenze non autorizzate fino alla loro consegna a un altro agente regolamentato o vettore aereo. Le spedizioni devono essere collocate nelle parti con accesso controllato dei locali dell'agente regolamentato oppure, se si trovano al di fuori di tali parti, sono considerate protette da interferenze non autorizzate se:

a) sono fisicamente protette in modo da evitare l'introduzione di articoli proibiti; oppure

b) non sono lasciate incustodite e l'accesso viene limitato alle persone incaricate della protezione e del carico delle merci e della posta nell'aeromobile.

▼B

6.7. MERCI O POSTA AD ALTO RISCHIO (HRCM)

Le disposizioni relative a merci e posta ad alto rischio sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

6.8. PROCEDURE DI SICUREZZA PER MERCI E POSTA TRASPORTATE NELL'UNIONE DA PAESI TERZI

▼B

6.8.1. **Designazione dei vettori aerei**

6.8.1.1. Qualsiasi vettore aereo che trasporta merci o posta da un aeroporto di un paese terzo non elencato alle appendici 6-Fi o 6-Fii per il transito diretto e indiretto o lo scarico in uno degli aeroporti di cui al regolamento (CE) n. 300/2008 deve essere designato come «vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo» (ACC3) da una delle seguenti autorità, a seconda dei casi:

a) dall'autorità competente dello Stato membro che ha rilasciato il certificato di operatore aereo al vettore aereo;

b) dall'autorità competente dello Stato membro di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione ([1]) per i vettori aerei che non sono in possesso di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro;

c) dall'autorità competente dello Stato membro dove il vettore aereo ha la sua base operativa principale nell'Unione, o da qualsiasi altra autorità competente dell'Unione, previo accordo con detta autorità, per i vettori aerei che non sono in possesso di un certificato di operatore aereo rilasciato da uno Stato membro e che non figurano nell'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009.

6.8.1.2. La designazione di un vettore aereo come ACC3 in relazione alle sue operazioni merci e posta a partire da un aeroporto per il quale è richiesta la designazione ACC3 (nel prosieguo «le pertinenti operazioni merci») è basata su:

a) la nomina di una persona avente la responsabilità generale per conto del vettore aereo ai fini dell'attuazione delle disposizioni di sicurezza per merci e posta in relazione alle pertinenti operazioni merci; nonché

b) una relazione di convalida ai fini della sicurezza aerea UE, che confermi l'attuazione delle misure di sicurezza.

6.8.1.3. L'autorità competente attribuisce all'ACC3 designato un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard che identifica il vettore aereo e l'aeroporto del paese terzo per il quale il vettore aereo è stato designato ai fini del trasporto di merci e posta nell'Unione.

6.8.1.4. La designazione è valida a partire dalla data in cui l'autorità competente ha inserito i dati dell'ACC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per un periodo massimo di cinque anni.

6.8.1.5. Un ACC3 elencato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica viene riconosciuto in tutti gli Stati membri per tutte le operazioni dall'aeroporto di un paese terzo verso l'Unione.

▼M7

6.8.1.6. In seguito alla notifica da parte del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dell'intenzione di recedere dall'Unione europea a norma dell'articolo 50 TUE, le designazioni ACC3 rilasciate da tale Stato membro sono soggette alle seguenti disposizioni:

a) la responsabilità delle designazioni attuali è trasferita all'autorità competente dello Stato membro figurante nell'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, quale modificato ai fini del recesso del Regno Unito dall'Unione;

([1]) Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo (GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1).

▼**M7**

b) la responsabilità delle designazioni ACC3 dei vettori aerei che non figurano nell'allegato del regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, quale modificato, è trasferita all'autorità competente individuata al punto 6.8.1.1, lettera c);

c) l'autorità competente dello Stato membro di cui alle lettere a) e b) può convenire con l'autorità sua omologa in un altro Stato membro che quest'ultima accetti la responsabilità della designazione ACC3 di un dato vettore aereo. In tal caso gli Stati membri interessati informano senza indugio la Commissione;

d) la Commissione informerà l'autorità competente del Regno Unito in merito agli Stati membri che assumono la responsabilità delle sue designazioni ACC3;

e) l'autorità competente del Regno Unito mette a disposizione dell'autorità competente dello Stato membro subentrante copia della documentazione necessaria in base alla quale essa aveva designato ACC3 i vettori aerei di cui alla lettera a). Tale documentazione comprende almeno la relazione di convalida completa, il programma di sicurezza e, se del caso, la tabella di marcia concordata con il vettore aereo interessato;

f) purché gli obblighi di cui alla lettera e) siano soddisfatti, il trasferimento della responsabilità delle designazioni ACC3 ha luogo il giorno del recesso del Regno Unito dall'Unione europea;

g) le designazioni ACC3 dei vettori aerei che operano esclusivamente verso il Regno Unito sono revocate;

h) le designazioni ACC3 trasferite rimangono valide fino alla loro scadenza e lo Stato membro subentrante si assume le responsabilità e gli obblighi descritti nel presente regolamento;

i) la Commissione faciliterà la transizione amministrativa, compreso l'inserimento delle informazioni relative agli ACC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

▼**M11**

6.8.1.7. ►**M12** Nel periodo dal 1º aprile 2020 al 30 giugno 2021, l'autorità competente può derogare al procedimento di cui al punto 6.8.2 e designare temporaneamente un vettore aereo come ACC3 nel caso in cui una convalida ai fini della sicurezza aerea UE non possa essere effettuata per ragioni obiettive connesse alla crisi pandemica da COVID-19 e indipendenti dalla responsabilità del vettore aereo. La designazione deve essere soggetta alle seguenti condizioni: ◄

a) il vettore aereo abbia uno status ACC3 attivo nel pertinente sito di un paese terzo, o abbia avuto uno status ACC3, purché esso non sia scaduto prima del 1º febbraio 2020;

b) il vettore aereo presenti istanza di nuovo status all'autorità competente di cui al punto 6.8.1.1 o responsabile della designazione in scadenza, confermando l'esistenza di ragioni obiettive indipendenti dalla responsabilità del vettore aereo che ostacolano o ritardano il rispetto dei requisiti di cui al punto 6.8.2;

c) il vettore aereo presenti un programma di sicurezza che sia pertinente e completo in relazione a tutti i punti di cui all'appendice 6-G, o confermi che il programma vigente è ancora aggiornato;

d) il vettore aereo presenti una dichiarazione firmata nella quale conferma l'impegno a continuare la piena ed efficace attuazione dei requisiti di sicurezza per i quali aveva ottenuto lo status ACC3 vigente o scaduto;

▼M11

e) la designazione di un vettore aereo come ACC3 a norma del presente punto sia concessa per un periodo non superiore a sei mesi dalla data di scadenza della designazione vigente o della designazione precedente, a seconda dei casi;

f) l'istanza, il programma di sicurezza del vettore aereo e la dichiarazione di impegno siano presentati per iscritto o in formato elettronico.

6.8.1.8. Se del caso, l'autorità competente può concordare con il pertinente vettore aereo il rinvio delle convalide ai fini della sicurezza aerea UE annuali di cui al punto 6.8.2.2, sottopunto 2), lettera d), aggiungendole al numero di aeroporti da convalidare nel corso dell'anno successivo della tabella di marcia del vettore aereo.

6.8.1.9. Nel corso del periodo di designazione temporanea di cui al punto 6.8.1.7, l'autorità competente deve effettuare, nell'aeroporto o negli aeroporti dello Stato membro di arrivo dal sito dell'ACC3, almeno tre attività di monitoraggio della conformità concernenti i controlli di sicurezza effettuati dall'ACC3 e dall'RA3 e dal KC3 che fanno parte della relativa catena logistica. In assenza di voli diretti operati dall'ACC3 nello Stato membro preposto alla designazione, l'effettuazione delle attività di monitoraggio della conformità deve essere coordinata con un altro Stato membro in cui opera l'ACC3.

▼B

6.8.2. **Convalida ai fini della sicurezza aerea UE per gli ACC3**

6.8.2.1. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE delle pertinenti operazioni merci di un vettore aereo prevede:

a) un'ispezione del programma di sicurezza del vettore aereo che ne comprovi la pertinenza e la completezza in relazione a tutti i punti di cui all'appendice 6-G; nonché

b) la verifica dell'attuazione delle misure di sicurezza aerea in relazione alle pertinenti operazioni merci utilizzando la lista di controllo di cui all'appendice 6-C3.

6.8.2.2. La verifica della convalida ai fini della sicurezza aerea UE per quanto riguarda l'attuazione delle pertinenti disposizioni avviene in loco secondo una delle modalità di seguito specificate:

1) nell'aeroporto in cui il vettore aereo effettua le pertinenti operazioni merci prima che tale aeroporto possa ottenere la designazione ACC3.

   Qualora la convalida ai fini della sicurezza aerea UE stabilisca che non sono stati realizzati uno o più obiettivi elencati nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C3, l'autorità competente non designa il vettore aereo come ACC3 per le pertinenti operazioni merci se non ha la prova che il vettore aereo ha messo in atto misure per rettificare la carenza riscontrata;

2) in un numero rappresentativo di aeroporti in cui un vettore aereo effettua le pertinenti operazioni merci prima che venga assegnata la designazione ACC3 per tutti gli aeroporti in cui tale vettore aereo effettua le pertinenti operazioni merci. Si applicano le seguenti condizioni:

   a) tale opzione è stata richiesta da un vettore aereo che effettua diverse operazioni merci pertinenti; nonché

   b) l'autorità competente ha verificato che il vettore aereo applica un programma interno di controllo della qualità in materia di sicurezza equivalente alla convalida ai fini della sicurezza aerea UE; nonché

▼B

c) il numero rappresentativo deve corrispondere almeno a 3 o al 5 % (a seconda di quale cifra sia maggiore) e riguardare tutti gli aeroporti situati in un luogo d'origine ad alto rischio; nonché

d) l'autorità competente ha approvato una tabella di marcia per garantire che siano effettuate le convalide ai fini della sicurezza aerea UE per ogni anno di validità della designazione in aeroporti supplementari ai quali sarà rilasciata la designazione ACC3 o finché siano convalidati tutti gli aeroporti. Le convalide in questione devono essere ogni anno di numero almeno pari a quello previsto alla lettera c). La tabella di marcia specifica le ragioni alla base della selezione degli aeroporti supplementari; nonché

e) tutte le designazioni ACC3 hanno termine lo stesso giorno; nonché

f) qualora da una delle convalide ai fini della sicurezza aerea UE concordate nell'ambito della tabella di marcia emerga che non sono stati realizzati uno o più obiettivi elencati nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C3, l'autorità competente responsabile della designazione è tenuta a chiedere prova dell'attuazione di misure intese a rettificare la carenza riscontrata nell'aeroporto in questione e, sulla base della gravità delle lacune, richiede:

— una convalida ai fini della sicurezza aerea UE di tutti gli aeroporti per i quali è richiesta la designazione ACC3 conforme al punto 6.8.2.2.1, entro un termine fissato dall'autorità competente, oppure

— il raddoppio del numero di convalide ai fini della sicurezza aerea UE stabilito alla lettera d) per ciascuno degli anni residui delle designazioni ACC3.

▼M2

6.8.2.3. L'autorità competente può accettare la relazione di convalida della sicurezza aerea UE di un soggetto di un paese terzo o di un altro ACC3, ai fini della designazione ACC3, nei casi in cui tale soggetto o tale ACC3 svolga tutte le operazioni concernenti le merci, compreso il caricamento nella stiva dell'aeromobile, a nome dell'ACC3 richiedente e la relazione di convalida della sicurezza aerea UE comprenda tutte queste attività.

6.8.2.4. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE deve essere registrata in una relazione di convalida che includa quantomeno i seguenti elementi: la dichiarazione di impegni di cui all'appendice 6-H1, la lista di controllo di cui all'appendice 6-C3 e la dichiarazione del validatore della sicurezza aerea UE di cui all'appendice 11-A. Il validatore della sicurezza aerea UE deve trasmettere la relazione di convalida all'autorità competente e ne invia una copia al vettore aereo sottoposto a convalida.

———————

▼B

6.8.3. **Controlli di sicurezza per merci e posta provenienti da un paese terzo**

▼M2

6.8.3.1. L'ACC3 deve accertarsi che tutte le merci e la posta trasportate per il transito diretto e indiretto o lo scarico in un aeroporto dell'Unione siano sottoposte a screening, a meno che:

▼M2

a) un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3) abbia effettuato i controlli di sicurezza previsti sulla spedizione e questa sia stata protetta da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino al caricamento a bordo; oppure

b) un mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (KC3) abbia effettuato i controlli di sicurezza previsti sulla spedizione e questa sia stata protetta da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino al caricamento a bordo; oppure

▼M15

_____

▼M2

d) alla spedizione si applichi l'esenzione dallo screening in conformità al punto 6.1.1, lettera d), ed essa sia stata protetta da interferenze non autorizzate dal momento in cui è divenuta identificabile come merce o posta aerea fino al caricamento a bordo.

▼M15

_____

▼B

6.8.3.2. Lo screening di merci e posta trasportate nell'Unione è effettuato mediante uno degli strumenti e delle metodologie di cui al punto 6.2.1 ad un livello tale da garantire con ragionevole sicurezza che esse non contengano articoli proibiti.

6.8.3.3. L'ACC3 garantisce in relazione:

a) alle merci o alla posta in transito diretto e indiretto, che lo screening in conformità al punto 6.8.3.2 o i controlli di sicurezza siano stati effettuati dall'ACC3 stesso o da un soggetto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE nel punto di origine o altrove nella catena logistica e che tali spedizioni siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento dell'esecuzione dei controlli in questione e fino all'effettuazione del carico; nonché

b) alle merci e alla posta ad alto rischio, che lo screening in conformità al punto 6.7 sia stato effettuato dall'ACC3 stesso o da un soggetto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE nel punto di origine o altrove nella catena logistica, che tali spedizioni abbiano ricevuto l'etichetta «SHR» e siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento dell'esecuzione dei controlli di sicurezza e fino all'effettuazione del carico.

▼M2

6.8.3.4. L'ACC3, l'RA3 o il KC3 che consegna a un altro ACC3 o RA3 spedizioni sulle quali ha effettuato i controlli di sicurezza prescritti deve indicare nei documenti di accompagnamento il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta alla designazione.

6.8.3.5. L'ACC3 o RA3 che accetta una spedizione deve stabilire se il vettore aereo o il soggetto da cui riceve la spedizione sia un altro ACC3, RA3 o un KC3 come segue:

a) verificando se nei documenti di accompagnamento è indicato il codice alfanumerico identificativo unico del soggetto che consegna la spedizione; nonché

b) confermando che il vettore aereo o il soggetto che consegna la spedizione è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per l'aeroporto o il sito specificato, a seconda dei casi.

▼M2

Se i documenti di accompagnamento non riportano alcuna indicazione del codice identificativo, o se il vettore aereo o il soggetto che consegna la spedizione non è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, si ritiene che non sia stato effettuato alcun controllo di sicurezza in precedenza e l'ACC3 o un altro RA3 con convalida ai fini della sicurezza aerea UE sottopone a screening la spedizione prima che sia caricata a bordo dell'aeromobile.

▼M12

6.8.3.6. Una volta che sono stati effettuati i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.8.3.1 a 6.8.3.5, l'ACC3 o l'agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3) responsabile dell'applicazione dei controlli di sicurezza deve provvedere affinché i documenti di accompagnamento, sotto forma di lettera di trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, forniti in formato elettronico o cartaceo, indichino almeno le seguenti informazioni:

a) il codice alfanumerico identificativo unico dell'ACC3;

b) lo status di sicurezza della spedizione di cui al punto 6.3.2.6, lettera d), rilasciato dall'ACC3 o da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3), a seconda dei casi;

c) il codice identificativo unico della spedizione, ad esempio il numero della lettera di trasporto aereo house o master, se del caso;

d) il contenuto della spedizione, o l'indicazione della spedizione consolidata, se del caso;

e) i motivi del rilascio dello status di sicurezza, compresi i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per l'esenzione della spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione dell'ICAO.

Nel caso di spedizioni consolidate, l'ACC3 o l'agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3) che ha effettuato la spedizione consolidata deve conservare le informazioni di cui alle lettere da a) a e) del primo capoverso per ogni singola spedizione almeno fino all'orario previsto di arrivo delle spedizioni nel primo aeroporto dell'Unione o per 24 ore, se questo periodo ha una durata superiore.

6.8.3.7 Un vettore aereo proveniente da uno dei paesi terzi riportati nell'appendice 6-F deve garantire la conformità ai punti pertinenti di cui al punto 6.8.3.6 per quanto riguarda le merci e la posta trasportate a bordo. I documenti di accompagnamento relativi a tali spedizioni devono essere almeno conformi allo schema di Dichiarazione di sicurezza della spedizione dell'ICAO o a un altro schema che riporti le informazioni richieste in modo equivalente.

▼M5

6.8.3.8. Le spedizioni in transito diretto o indiretto che arrivano da un paese terzo incluso nell'elenco di cui all'appendice 6-I e i cui documenti di accompagnamento non sono conformi alle disposizioni del punto 6.8.3.6 sono trattate conformemente alle disposizioni del capitolo 6.7 prima del volo successivo.

▼M12

6.8.3.9. Le spedizioni in transito diretto o indiretto che arrivano da un paese terzo non contemplato dal punto 6.8.3.8 e i cui documenti di accompagnamento non sono conformi alle disposizioni del punto 6.8.3.6 devono essere trattate secondo le disposizioni del punto 6.2 prima del volo successivo.

▼M15

6.8.3.10. I controlli di sicurezza per merci e posta provenienti da un paese terzo sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005.

▼M2

6.8.4. **Designazione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti**

6.8.4.1. I soggetti di paesi terzi che facciano parte, o intendano fare parte, della catena logistica di un vettore aereo avente lo status di ACC3, possono

▼M2

essere designati «agente regolamentato di paese terzo» (RA3) o «mittente conosciuto di paese terzo» (KC3).

6.8.4.2. Al fine di ottenere la designazione, i soggetti devono inviare la richiesta:

a) all'autorità competente dello Stato membro responsabile della designazione ACC3 di un vettore aereo nell'aeroporto del paese terzo in cui il richiedente tratta merci con destinazione UE; oppure

b) qualora non esista un vettore aereo designato ACC3 in tale paese, all'autorità competente dello Stato membro responsabile dell'approvazione del validatore della sicurezza aerea UE che effettua o ha effettuato la convalida.

L'autorità competente destinataria della richiesta avvia il processo di designazione o ne concorda la delega con l'autorità competente di un altro Stato membro, tenendo conto dei rapporti di cooperazione nell'ambito della politica o dell'aviazione, o entrambi.

6.8.4.3. Prima della designazione deve essere confermata l'ammissibilità a ottenere lo status di RA3 o KC3 conformemente al punto 6.8.4.1.

6.8.4.4. La designazione RA3 o KC3 di un soggetto in funzione delle sue operazioni merci e posta («pertinenti operazioni merci») deve essere basata sui seguenti aspetti:

a) la nomina di una persona avente la responsabilità generale per conto del soggetto ai fini dell'attuazione delle disposizioni di sicurezza per merci o posta in relazione alle pertinenti operazioni merci; nonché

b) una relazione di convalida della sicurezza aerea UE, che confermi l'attuazione delle misure di sicurezza.

6.8.4.5. L'autorità competente assegna al RA3 o KC3 designato un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard che identifica il soggetto e il paese terzo per il quale è stato designato per attuare le disposizioni di sicurezza per merci e posta destinate all'Unione.

6.8.4.6. La designazione è valida a partire dalla data in cui l'autorità competente ha inserito i dati del soggetto nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per un periodo massimo di tre anni.

6.8.4.7. Un soggetto incluso come RA3 o KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica è riconosciuto in tutti gli Stati membri per le operazioni di trasporto di merci o posta dall'aeroporto di un paese terzo verso l'Unione effettuate da un ACC3.

6.8.4.8. Le designazioni RA3 e KC3 rilasciate prima del 1º giugno 2017 scadono dopo cinque anni dal loro rilascio e in ogni caso non oltre il 31 marzo 2020.

6.8.4.9. Su richiesta dell'autorità competente incaricata della loro approvazione, i validatori della sicurezza aerea UE devono mettere a disposizione i dettagli contenuti nella parte 1 della lista di controllo di cui all'appendice 6-C2 o 6-C4, a seconda dei casi, per ciascun soggetto designato, al fine di redigere un elenco consolidato dei soggetti designati dai validatori della sicurezza aerea UE.

▼M7

6.8.4.10. In seguito alla notifica da parte del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dell'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 TUE, le designazioni RA3 e KC3 rilasciate da tale Stato membro sono soggette alle seguenti disposizioni:

▼M7

a) la responsabilità della designazione RA3 o KC3 di un soggetto costituito da una filiale o da una società controllata di un operatore aereo o dello stesso vettore aereo è trasferita all'autorità competente dello Stato membro individuato al punto 6.8.1.1 del presente regolamento;

b) la responsabilità della designazione RA3 o KC3 di un soggetto non direttamente collegato a un vettore aereo è trasferita all'autorità competente dello Stato membro individuata al punto 6.8.1.1 in quanto responsabile del vettore aereo nazionale o principale del paese terzo in cui opera il soggetto designato RA3 o KC3;

c) la responsabilità della designazione RA3 o KC3 di un soggetto non rientrante nei casi di cui alle lettere a) o b) è trasferita all'autorità competente dello Stato membro individuata al punto 6.8.1.1 in quanto responsabile di uno dei vettori aerei dell'Unione che operano dall'aeroporto in cui opera il soggetto designato RA3 o KC3, o dall'aeroporto più vicino al sito di tale soggetto;

d) l'autorità competente dello Stato membro di cui alle lettere da a) a c) può convenire con l'autorità sua omologa in un altro Stato membro che quest'ultima accetti la responsabilità della designazione RA3 o KC3 di un dato soggetto o operatore aereo. In tal caso gli Stati membri interessati informano senza indugio la Commissione;

e) la Commissione informerà l'autorità competente del Regno Unito in merito agli Stati membri che si assumono la responsabilità delle sue designazioni RA3 e KC3;

f) l'autorità competente del Regno Unito mette a disposizione dell'autorità competente dello Stato membro subentrante copia della documentazione necessaria in base alla quale essa aveva designato RA3 o KC3 un soggetto o un operatore aereo. Tale documentazione comprende almeno la relazione completa di convalida e il programma di sicurezza del pertinente soggetto o operatore aereo;

g) purché gli obblighi di cui alla lettera f) siano soddisfatti, il trasferimento della responsabilità delle designazioni RA3 e KC3 ha luogo il giorno del recesso del Regno Unito dall'Unione europea;

h) le designazioni RA3 e KC3 trasferite rimangono valide fino alla loro scadenza e lo Stato membro subentrante si assume le responsabilità e gli obblighi descritti nel presente regolamento;

i) la Commissione faciliterà la transizione amministrativa, compreso l'inserimento delle informazioni relative ai soggetti RA3 e KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 Nel periodo dal 1º aprile 2020 al 30 giugno 2021, l'autorità competente può derogare al procedimento di cui al punto 6.8.5 e designare temporaneamente un soggetto di un paese terzo come RA3 o KC3 nel caso in cui una convalida ai fini della sicurezza aerea UE non possa essere effettuata per ragioni obiettive connesse alla crisi pandemica da COVID-19 e indipendenti dalla responsabilità del soggetto. La designazione deve essere soggetta alle seguenti condizioni: ◄

▼M11

a) il soggetto abbia uno status RA3 o KC3 attivo, o abbia avuto uno status RA3 o KC3, purché esso non sia scaduto prima del 1º febbraio 2020;

b) il soggetto presenti istanza di nuovo status all'autorità competente attualmente responsabile della relativa designazione in scadenza o scaduta, confermando l'esistenza di ragioni obiettive indipendenti dalla responsabilità del soggetto che ostacolano o ritardano il rispetto dei requisiti di cui al punto 6.8.5;

c) il soggetto presenti un programma di sicurezza che sia pertinente e completo in relazione alle operazioni svolte, o confermi che il programma vigente è ancora aggiornato;

d) il soggetto presenti una dichiarazione firmata nella quale conferma l'impegno a continuare la piena ed efficace attuazione dei requisiti di sicurezza per i quali aveva ottenuto lo status RA3 o KC3 vigente o scaduto;

e) la designazione di un soggetto come RA3 o KC3 a norma del presente punto sia concessa per un periodo non superiore a sei mesi dalla data di scadenza della designazione vigente o della designazione precedente, a seconda dei casi;

f) l'istanza, il programma di sicurezza del soggetto e la dichiarazione di impegno siano presentati per iscritto o in formato elettronico.

6.8.4.12. I soggetti di cui al punto 6.8.4.8 il cui status RA3 o KC3 sia scaduto nel periodo dal 1º febbraio 2020 al 31 marzo 2020, che per le ragioni obiettive di cui al punto 6.8.4.11 non hanno potuto essere sottoposti al procedimento di convalida ai fini della sicurezza aerea UE di cui al punto 6.8.5 e alla successiva designazione da parte di un'autorità competente di cui al punto 6.8.4, possono presentare istanza di designazione temporanea concessa dalla Commissione a condizione che:

a) il soggetto presenti istanza per lo status RA3 o KC3 alla Commissione, confermando l'esistenza di ragioni obiettive indipendenti dalla propria responsabilità che ostacolano o ritardano il rispetto dei requisiti di cui al punto 6.8.5;

b) il soggetto presenti una dichiarazione firmata nella quale conferma sia l'impegno a continuare la piena ed efficace attuazione dei requisiti di sicurezza per i quali aveva ottenuto lo status RA3 o KC3 scaduto, sia il continuo aggiornamento del proprio programma di sicurezza;

c) l'istanza e la dichiarazione di impegno siano presentate per iscritto o in formato elettronico;

▼M12

d) la designazione è concessa per un periodo non superiore a sei mesi e può essere prorogata entro il periodo di deroga di cui al punto 6.8.4.11.

▼M2

6.8.5. **Convalida degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti**

6.8.5.1. Al fine di essere designati quali agenti regolamentati o mittenti conosciuti con convalida ai fini della sicurezza aerea UE, i soggetti di paesi terzi devono ottenere la convalida secondo una delle seguenti due opzioni:

▼M2

a) il programma di sicurezza dell'ACC3 deve contenere informazioni dettagliate sui controlli di sicurezza realizzati per suo conto da soggetti di paesi terzi dai quali accetta direttamente merci o posta per il trasporto nell'Unione. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE dell'ACC3 deve convalidare i controlli di sicurezza effettuati da tali soggetti; oppure

b) i soggetti di paesi terzi devono sottoporre le pertinenti attività di handling di merci alla convalida ai fini della sicurezza aerea UE a intervalli non superiori a tre anni. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE consiste in:

i) un'ispezione del programma di sicurezza del soggetto che ne comprovi la pertinenza e la completezza in relazione a tutte le operazioni svolte; nonché

ii) una verifica in loco relativa all'attuazione delle misure di sicurezza aerea per quanto riguarda le operazioni merci interessate.

Per gli agenti regolamentati di paesi terzi la relazione di convalida consiste nella dichiarazione di impegni di cui all'appendice 6-H2 e nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C2, mentre per i mittenti conosciuti di paesi terzi nella dichiarazione di impegni di cui all'appendice 6-H3 e nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C4. La relazione di convalida deve comprendere anche la dichiarazione del validatore della sicurezza aerea UE di cui all'appendice 11-A.

6.8.5.2. Una volta completata la convalida ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.5.1, lettera b), il validatore della sicurezza aerea UE trasmette la relazione di convalida all'autorità competente e ne invia una copia al soggetto che ha ricevuto la convalida.

6.8.5.3. Un'attività di monitoraggio della conformità effettuata dall'autorità competente di uno Stato membro o dalla Commissione può essere considerata una convalida ai fini della sicurezza aerea UE a condizione che copra tutte le aree specificate nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C2 o 6-C4, a seconda dei casi.

6.8.5.4. L'ACC3 deve mantenere una banca dati per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto che è stato sottoposto a convalida ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.5.1 e dal quale accetta direttamente merci o posta per il trasporto nell'Unione, contenente quantomeno le informazioni riportate di seguito:

a) i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide; nonché

b) la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commerciali sensibili; nonché

c) i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza; nonché

d) il numero di iscrizione della società nel registro delle imprese, se del caso; nonché

e) se disponibile, la relazione di convalida; nonché

f) il codice alfanumerico identificativo unico assegnato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

▼M15

_____

▼M2

La banca dati deve essere a disposizione per le ispezioni dell'ACC3.

Altri soggetti con convalida ai fini della sicurezza aerea UE possono mantenere una tale banca dati.

▼M12

_____

▼M2

6.8.6. **Non conformità e revoca della designazione di ACC3, RA3 e KC3**

6.8.6.1. *Non conformità*

▼**M12**

1. Se la Commissione o un'autorità competente individua o riceve informazioni scritte riguardanti una carenza grave legata alle operazioni di un ACC3, un RA3 o un KC3 che può avere un impatto significativo sul livello generale della sicurezza aerea dell'Unione, essa:

   a) ne informa immediatamente il vettore aereo o il soggetto interessato, chiedendo di formulare osservazioni e di adottare misure adeguate rispetto alla carenza grave;

   b) ne informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione.

   La carenza grave di cui al primo capoverso può essere individuata nell'ambito di una delle seguenti attività:

   1) durante le attività di monitoraggio della conformità;

   2) durante l'esame della documentazione, compresa la relazione di convalida della sicurezza aerea UE di altri operatori che fanno parte della catena logistica dell'ACC3, del RA3 o del KC3;

   3) al ricevimento di informazioni fattuali scritte da parte di altre autorità e/o operatori in merito alle attività degli ACC3, RA3 o KC3 interessati, sotto forma di prove documentate che indichino chiaramente le violazioni della sicurezza.

▼**M2**

2. Se l'ACC3, l'RA3 o il KC3 non pone rimedio alla carenza grave entro uno specifico periodo di tempo o se non risponde alla richiesta di cui al punto 6.8.6.1, lettera a), l'autorità o la Commissione:

   a) sospende lo status di ACC3, RA3 o KC3 dell'operatore o del soggetto nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica; oppure

   b) chiede all'autorità competente responsabile della designazione di sospendere lo status di ACC3, RA3 o KC3 dell'operatore o del soggetto nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

   Nella situazione di cui al primo comma l'autorità competente, o la Commissione, deve informare immediatamente gli altri Stati membri ed eventualmente la Commissione.

3. Un vettore aereo o un soggetto il cui status di ACC3, RA3 o KC3 sia stato sospeso in conformità al punto 6.8.6.1.2 non può essere reinserito o incluso nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica finché non abbia avuto luogo una nuova designazione ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.1 o 6.8.4.

4. Se un vettore aereo o un soggetto non detiene più lo status di ACC3, RA3 o KC3, le autorità competenti devono adottare le misure adeguate al fine di garantire che altri ACC3, RA3 o KC3 soggetti alla loro responsabilità e che operano nella catena logistica del vettore aereo o del soggetto che ha perso il proprio status mantengano la conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.

6.8.6.2. *Revoca della designazione*

1. L'autorità competente che ha designato l'ACC3, l'RA3 o il KC3 è responsabile della cancellazione dei rispettivi dati dalla «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica»:

   a) su richiesta o in accordo con il vettore aereo o il soggetto; oppure

   b) se un ACC3, RA3 o KC3 non effettua le pertinenti operazioni merci e non risponde a una richiesta di osservazioni o ostacola in altro modo la valutazione dei rischi per l'aviazione.

▼M2

2. Se un vettore aereo o un soggetto non detiene più lo status di ACC3, RA3 o KC3, le autorità competenti devono adottare le misure adeguate al fine di garantire che altri ACC3, RA3 o KC3 soggetti alla loro responsabilità e che operano nella catena logistica del vettore aereo o del soggetto che ha perso il proprio status mantengano la conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.

▼M12

6.8.7. **Informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI)**

6.8.7.1. A norma dell'articolo 186 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, l'analisi delle PLACI deve essere eseguita prima della partenza da un paese terzo, non appena l'autorità doganale del primo punto di entrata riceve l'insieme minimo di dati della dichiarazione sommaria di entrata di cui all'articolo 106, paragrafi 2 e 2 *bis*, del regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione ([1]).

6.8.7.2. Nell'ambito dell'analisi delle PLACI, se l'ufficio doganale di prima entrata ha motivo fondato di sospettare che una spedizione in arrivo nel territorio doganale dell'Unione per via aerea può costituire una grave minaccia per l'aviazione civile, tale spedizione deve essere trattata come merce o posta ad alto rischio (HRCM) conformemente al punto 6.7. ►M16 Un vettore aereo non può caricare tale spedizione per il trasporto nell'Unione, a meno che le misure prescritte di cui ai punti 6.8.7.3 e 6.8.7.4, a seconda dei casi, siano state attuate in modo soddisfacente. ◄

6.8.7.3. Non appena riceve una notifica dall'ufficio doganale di prima entrata in cui si richiede che una spedizione sia trattata come merce o posta ad alto rischio (HRCM) in conformità al punto 6.8.7.2, il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona in un paese terzo non incluso nell'elenco dell'appendice 6-F e diverso dall'Islanda deve:

a) eseguire sulla spedizione specifica i controlli di sicurezza elencati nell'allegato, punti 6.7.3 e 6.7.4, della decisione di esecuzione C(2015) 8005, nel caso di un ACC3 o di un RA3 autorizzato all'esecuzione di tali controlli di sicurezza;

b) garantire che un ACC3 o un RA3 autorizzato all'esecuzione di tali controlli di sicurezza rispetti le disposizioni di cui alla lettera a). Le informazioni devono essere fornite all'ufficio doganale di prima entrata qualora la spedizione debba essere affidata o sia stata affidata a un altro operatore, un altro soggetto o un'altra autorità per l'esecuzione dei controlli di sicurezza. Tale altro operatore o soggetto o tale altra autorità provvede affinché siano eseguiti i controlli di sicurezza di cui alla lettera a) e conferma al vettore aereo, all'operatore o alla persona da cui ha ricevuto la spedizione che i controlli sono stati eseguiti e ne comunica l'esito;

c) confermare all'ufficio doganale di prima entrata sia l'esecuzione dei controlli di cui alla lettera a) sia l'esito degli stessi.

Le lettere a) e b) del primo capoverso non si applicano se i controlli di sicurezza richiesti sono già stati eseguiti in precedenza. Tuttavia, qualora si rendano disponibili informazioni specifiche relative a minacce solo dopo l'esecuzione dei precedenti controlli di sicurezza, potrebbe essere chiesto al vettore aereo, all'operatore, al soggetto o alla persona di ripetere i controlli di sicurezza utilizzando mezzi e metodi specifici e darne conferma come indicato alla lettera c) del primo capoverso. Il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona possono essere informati di qualsiasi elemento e informazione necessari per conseguire efficacemente l'obiettivo di sicurezza.

([1]) Regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 1).

▼**M12**

6.8.7.4. I vettori aerei, gli operatori, i soggetti o le persone di un paese terzo incluso nell'elenco dell'appendice 6-F o dell'Islanda che ricevono una notifica dall'ufficio doganale di prima entrata in cui si richiede che una spedizione sia trattata come merce o posta ad alto rischio (HRCM) in conformità al punto 6.8.7.2, devono:

a) eseguire sulla spedizione specifica almeno i controlli di sicurezza stabiliti dall'annesso 17 dell'ICAO relativo alla merce o posta ad alto rischio ([1]);

b) garantire che i requisiti di cui alla lettera a) siano soddisfatti da un operatore, un soggetto o un'autorità approvata per l'esecuzione di tali controlli di sicurezza dall'autorità competente del paese terzo. Le informazioni devono essere fornite all'ufficio doganale di prima entrata qualora la spedizione debba essere affidata o sia stata affidata a un altro operatore, un altro soggetto o un'altra autorità per l'esecuzione dei controlli di sicurezza. Tale altro operatore o soggetto o tale altra autorità provvede affinché siano eseguiti i controlli di sicurezza di cui alla lettera a) e conferma al vettore aereo, all'operatore o alla persona da cui ha ricevuto la spedizione che i controlli sono stati eseguiti e ne comunica l'esito;

c) confermare all'ufficio doganale di prima entrata sia l'esecuzione dei controlli di cui alla lettera a) sia l'esito degli stessi.

Le lettere a) e b) del primo capoverso non si applicano se i controlli di sicurezza richiesti sono già stati eseguiti in precedenza. Tuttavia, qualora si rendano disponibili informazioni specifiche relative a minacce solo dopo l'esecuzione dei precedenti controlli di sicurezza, potrebbe essere chiesto al vettore aereo, all'operatore, al soggetto o alla persona di ripetere i controlli di sicurezza utilizzando mezzi e metodi specifici e darne conferma come indicato alla lettera c) del primo capoverso. Il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona possono essere informati di qualsiasi elemento e informazione necessari per conseguire efficacemente l'obiettivo di sicurezza.

6.8.7.5. Nell'ambito dell'analisi delle PLACI, se l'ufficio doganale di prima entrata ha motivo fondato di sospettare che una spedizione introdotta nel territorio doganale dell'Unione per via aerea può costituire una grave minaccia per la sicurezza che lo induce a rilasciare una notifica di «Divieto di carico», tale spedizione non deve essere caricata a bordo di un aeromobile né scaricata, a seconda dei casi.

6.8.7.6. Il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona di un paese terzo che riceve una notifica dall'ufficio doganale di prima entrata in cui si richiede che una spedizione non sia caricata a bordo di un aeromobile a norma del punto 6.8.7.5 deve:

a) garantire che la spedizione in suo possesso non sia caricata a bordo di un aeromobile o venga immediatamente scaricata qualora la spedizione sia già a bordo dell'aeromobile;

b) confermare all'ufficio doganale di prima entrata nel territorio doganale dell'Unione che la richiesta è stata soddisfatta;

c) collaborare con le autorità competenti dello Stato membro dell'ufficio doganale di prima entrata;

d) informare l'autorità competente per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato in cui ha sede il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica e del paese terzo in cui si trova attualmente la spedizione, se diverso.

6.8.7.7. Qualora la spedizione sia già passata a un altro vettore aereo, operatore o soggetto lungo la catena logistica, il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica di «Divieto di carico» di cui al punto 6.8.7.5 deve informarne immediatamente l'altro vettore aereo, operatore, soggetto o persona, che a sua volta deve:

([1]) I vettori aerei, gli operatori e i soggetti islandesi devono applicare i punti 6.7.3 e 6.7.4 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015) 8005.

▼**M12**

a) garantire il rispetto delle disposizioni di cui al punto 6.8.7.6, lettere a), c) e d);

b) confermare al vettore aereo, all'operatore, al soggetto o alla persona da cui ha ricevuto la notifica di cui al punto 6.8.7.5 l'applicazione del punto 6.8.7.6, lettera b).

6.8.7.8. Qualora l'aeromobile sia già decollato con a bordo una spedizione per la quale l'ufficio doganale di prima entrata aveva emesso, a norma del punto 6.8.7.5, una notifica di «Divieto di carico», il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve tale notifica deve immediatamente informare:

a) le autorità competenti dello Stato membro di cui al punto 6.8.7.6, lettera c), al fine di informare e rimanere in contatto con le autorità competenti del primo Stato membro sorvolato nell'Unione;

b) l'autorità competente per la sicurezza dell'aviazione civile del paese terzo in cui ha sede il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica e del paese da cui è partito il volo, se diverso.

6.8.7.9. In seguito alla notifica ricevuta dall'ufficio doganale di prima entrata e rilasciata conformemente al punto 6.8.7.5, l'autorità competente dello stesso Stato membro deve, a seconda dei casi, attuare o garantire l'attuazione dei pertinenti protocolli di emergenza in materia di sicurezza in conformità al programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro nonché delle norme internazionali e delle prassi raccomandate che disciplinano la gestione delle crisi e la risposta alle interferenze illecite o collaborare a qualsiasi azione successiva, compreso il coordinamento con le autorità del paese terzo di partenza e, se del caso, del paese o dei paesi di transito e/o trasferimento.

6.8.7.10. Il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona in un paese terzo che riceve una notifica rilasciata dall'autorità doganale di un paese terzo che applica un sistema di informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco in conformità ai principi stabiliti dal quadro delle norme SAFE dell'Organizzazione mondiale delle dogane deve garantire l'attuazione dei requisiti di cui ai punti 6.8.7.3 e 6.8.7.4 come anche ai punti 6.8.7.6, 6.8.7.7 e 6.8.7.8.

Il presente punto si applica solo alle spedizioni di merci o posta che soddisfano uno dei criteri seguenti:

a) sono trasportati per il transito diretto o indiretto in un aeroporto dell'Unione prima di raggiungere la destinazione finale presso un aeroporto del paese terzo dell'autorità doganale che rilascia la notifica;

b) sono trasportati per il transito diretto o indiretto in un aeroporto dell'Unione prima di raggiungere un'altra destinazione di transito diretto o indiretto presso un aeroporto del paese terzo dell'autorità doganale che rilascia la notifica;

Ai fini dei requisiti di cui ai punti 6.8.7.6, lettera c), e 6.8.7.8, lettera a), il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica in un paese terzo deve informare immediatamente le autorità competenti dello Stato membro di primo scalo nell'Unione.

Qualora l'aeromobile sia già decollato, le informazioni devono essere fornite alle autorità competenti del primo Stato membro sorvolato nell'Unione, il quale deve garantire l'attuazione delle azioni di cui al punto 6.8.7.9, in coordinamento con le autorità competenti dello Stato membro di primo scalo nell'Unione.

Le autorità competenti sia del primo Stato membro sorvolato nell'Unione, sia dello Stato membro di primo scalo nell'Unione devono informare le rispettiva autorità doganali.

▼B

APPENDICE 6-A

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE REGOLAMENTATO

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e ai suoi atti di esecuzione,

il sottoscritto dichiara quanto segue:

— a mia conoscenza, le informazioni contenute nel programma di sicurezza della società sono veritiere e precise,

— le pratiche e le procedure illustrate nel presente programma di sicurezza saranno applicate e mantenute in tutti i siti interessati dal programma,

— il presente programma di sicurezza sarà corretto e adattato per conformarsi a tutte le future pertinenti modifiche della legislazione UE, a meno che [nome della società] informi [nome dell'autorità competente] che non desidera più operare come agente regolamentato,

— [nome della società] informerà [nome dell'autorità competente] per iscritto circa:

▼M15

a) modifiche programmate di minore importanza al suo programma di sicurezza, come il nome della società, il suo indirizzo, il nome o i recapiti della persona responsabile della sicurezza, il cambio della persona che chiede l'accesso alla «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica», tempestivamente e al più tardi entro sette giorni lavorativi; nonché

▼B

b) importanti modifiche programmate, come nuove procedure di screening, importanti lavori di costruzione che potrebbero incidere sulla conformità alla pertinente legislazione dell'Unione o un cambio di sito/indirizzo, almeno 15 giorni lavorativi prima del loro inizio o del cambio programmato,

— al fine di garantire la conformità alla pertinente legislazione dell'Unione, [nome della società] presterà la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permetterà l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informerà [nome dell'autorità competente] in merito ad eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per la sicurezza della merce o posta aerea, segnalando in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle spedizioni,

— [nome della società] provvederà a che tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e sia consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza nell'ambito del programma di sicurezza della società; nonché

— [nome della società] informerà [nome dell'autorità competente] qualora:

a) cessi l'attività;

b) non tratti più merce o posta aerea; oppure

c) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione dell'Unione.

([1]) 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

▼B

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-B

GUIDA PER I MITTENTI CONOSCIUTI

La presente guida vi aiuterà nella valutazione delle vostre attuali misure di sicurezza sulla base dei criteri richiesti per i mittenti conosciuti di cui al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e ai suoi atti di esecuzione. In questo modo il richiedente dovrebbe essere in grado di soddisfare i requisiti previsti prima di organizzare una visita ufficiale di convalida in loco.

È importante che durante la visita di convalida il validatore sia in grado di comunicare con i responsabili (ad esempio il responsabile della sicurezza e il responsabile della selezione del personale). Per registrare le valutazioni del validatore verrà utilizzata una lista di controllo UE. Una volta completata la lista di controllo, le informazioni ivi riportate saranno trattate come riservate.

Le domande contenute nella lista di controllo UE sono di due tipi: 1) domande in cui una risposta negativa significa automaticamente che il richiedente non può essere accettato come mittente conosciuto; e 2) domande utilizzate per avere un quadro generale delle disposizioni di sicurezza del richiedente, in modo da permettere al validatore di giungere a una conclusione generale. Le aree che potrebbero implicare automaticamente una conclusione negativa sono indicate di seguito mediante requisiti stampati in grassetto. Se in relazione ai requisiti **in grassetto** è registrata una conclusione negativa, ne sono indicati i motivi e verranno forniti suggerimenti sulle modifiche da apportare per ottenere un risultato positivo.

Se siete titolari di un certificato AEO di cui all'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, lettera b) o c), del regolamento (CEE) n. 2454/93 ([2]) (i cosiddetti certificati AEOF e AEOS) e se il sito per il quale chiedete lo status di mittente conosciuto è stato adeguatamente esaminato dalle autorità doganali a una data non superiore a 3 anni prima della data della domanda dello status di mittente conosciuto, siete tenuti a compilare e fare firmare da un rappresentante legale della vostra società la parte 1, per quanto riguarda l'organizzazione e le responsabilità, nonché la dichiarazione di impegni della «lista di controllo per la convalida dei mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-C.

Introduzione

Le merci devono essere prodotte dalla vostra società sul sito da ispezionare. Ciò comprende la fabbricazione in loco e le operazioni di raccolta e imballaggio, quando gli articoli non sono identificabili come merce da trasportare per via aerea finché non vengono selezionati per evadere un ordine. (Cfr. anche la nota).

Sarà necessario **determinare quando una spedizione di merce/posta diventa identificabile come merce/posta aerea** e dimostrare di avere attuato le misure pertinenti per proteggerla da interferenze non autorizzate o manomissioni. Devono essere inclusi dettagli riguardanti la produzione, l'imballaggio, lo stoccaggio e/o la spedizione.

([1]) 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

([2]) Regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1).

▼B

Organizzazione e responsabilità

Siete tenuti a comunicare i particolari relativi alla vostra organizzazione (nome, numero di partita IVA o di iscrizione alla Camera di commercio o nel registro delle imprese, ove previsto, numero del certificato AEO e data dell'ultima ispezione del sito da parte delle autorità doganali, se del caso), indirizzo del sito da convalidare e indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare). È necessario indicare anche la data della visita di convalida precedente e l'ultimo codice alfanumerico identificativo unico (ove previsto), nonché il tipo di attività commerciale, il numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito, il nome e il titolo del responsabile della sicurezza della merce/posta aerea e i recapiti.

Procedura di selezione del personale

Sarà necessario fornire i dettagli delle procedure di selezione per tutto il personale (permanente, temporaneo o personale d'agenzia, autisti) che ha accesso a merce/posta aerea identificabile come tale. La procedura di selezione deve comprendere **un controllo preliminare all'assunzione e/o un controllo dei precedenti personali** in conformità al punto 11.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. La verifica in loco dei siti comporta un'intervista al responsabile della selezione del personale. Quest'ultimo dovrà fornire le prove (per esempio i moduli in bianco) atte ad illustrare concretamente le procedure aziendali. La procedura di selezione in questione si applica al personale assunto dopo il 29 aprile 2010.

▼C1

Procedura di formazione del personale sulla sicurezza

▼B

Sarà necessario dimostrare che **tutto il personale** (permanente, temporaneo o personale d'agenzia, autisti) **che ha accesso a merce/posta aerea ha ricevuto una formazione adeguata in materia di sicurezza.** La formazione si svolge in conformità al punto 11.2.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Deve essere conservata documentazione relativa alla formazione di ogni addetto. **Sarà inoltre necessario dimostrare che tutto il personale pertinente che effettua controlli di sicurezza ha seguito un corso di formazione o una formazione periodica a norma del capitolo 11 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998**.

Sicurezza materiale

Sarà necessario dimostrare come il vostro sito è protetto (ad esempio mediante una recinzione fisica o una barriera) e che sono attuate procedure pertinenti di controllo d'accesso. Ove opportuno, sarà necessario fornire i dettagli di ogni eventuale sistema di allarme e/o di telecamere a circuito chiuso. **È essenziale che l'accesso all'area in cui la merce/posta aerea è trattata o stoccata sia controllato.** Tutte le porte, le finestre e gli altri punti di accesso alla merce/posta aerea devono essere protetti ai fini della sicurezza e sottoposti a controlli d'accesso.

Produzione (ove applicabile)

Sarà necessario dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di produzione è sorvegliato. Se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso della produzione, sarà necessario dimostrare **che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.**

Imballaggio (ove applicabile)

Sarà necessario dimostrare che l'accesso all'area di imballaggio è controllato e che il processo di imballaggio è sorvegliato. Se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso dell'imballaggio, sarà necessario dimostrare **che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.**

▼B

Sarà necessario fornire informazioni dettagliate sul processo di imballaggio e dimostrare che tutti i prodotti finiti sono controllati prima dell'imballaggio.

Sarà necessario descrivere l'imballaggio esterno finito e dimostrare che è robusto. Deve inoltre essere dimostrato che l'imballaggio esterno finito è tale da evidenziare eventuali manomissioni, per esempio utilizzando sigilli numerati, nastro di sicurezza, timbri speciali o scatole di cartone chiuse con un nastro adesivo. Sarà inoltre necessario dimostrare di conservare tali articoli in condizioni di sicurezza quando non sono utilizzati e di controllarne la distribuzione.

Stoccaggio (ove applicabile)

Sarà necessario dimostrare che l'accesso all'area di stoccaggio è controllato. Se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea durante lo stoccaggio, sarà necessario dimostrare **che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.**

Infine, **sarà necessario dimostrare che la merce/posta aerea finita e imballata è controllata prima della spedizione.**

Spedizione (ove applicabile)

Sarà necessario dimostrare che l'accesso all'area di spedizione è controllato. Se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso della spedizione, sarà necessario dimostrare **che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.**

Trasporto

Sarà necessario fornire informazioni dettagliate sul metodo di trasporto della merce/posta fino all'agente regolamentato.

In caso di uso di trasporto proprio, sarà necessario dimostrare che gli autisti hanno ricevuto una formazione del livello richiesto. **Se la vostra società si avvale di un appaltatore, sarà necessario provvedere affinché a) la merce/posta aerea sia da voi sigillata o imballata in modo da assicurare che eventuali manomissioni risultino evidenti e b) la dichiarazione del trasportatore di cui all'appendice 6-E dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 sia stata firmata dal trasportatore.**

Se il trasporto della merce/posta aerea rientra fra le vostre responsabilità, sarà necessario dimostrare che i mezzi di trasporto utilizzati **offrono garanzie di sicurezza** mediante l'uso di sigilli, se fattibile, o mediante altri metodi. In caso di utilizzo di sigilli numerati, sarà necessario dimostrare che l'accesso ai sigilli è controllato e che i numeri sono registrati; in caso di utilizzo di altre modalità, sarà necessario dimostrare in che modo eventuali manomissioni della merce/posta sono evidenziate e/o come è garantita la sicurezza. Sarà inoltre necessario dimostrare l'attuazione di misure per verificare l'identità degli autisti dei veicoli che raccolgono merce/posta aerea. Sarà altresì necessario dimostrare che viene garantita la sicurezza della merce/posta quando esce dagli stabilimenti. **Sarà necessario dimostrare che la merce/posta aerea è protetta da interferenze non autorizzate durante il trasporto.**

Non sarà necessario fornire le prove della formazione degli autisti o una copia della dichiarazione del trasportatore quando un agente regolamentato ha provveduto al trasporto per ritirare la merce/posta aerea dal vostro stabilimento.

Responsabilità del mittente

Sarà necessario dichiarare di accettare ispezioni senza preavviso da parte degli ispettori dell'autorità competente ai fini della verifica del rispetto delle norme in oggetto.

▼B

Sarà inoltre necessario dichiarare di trasmettere a [nome dell'autorità competente] le informazioni dettagliate pertinenti rapidamente, e in ogni caso entro 10 giorni lavorativi, se:

a) la responsabilità globale della sicurezza è assegnata a un soggetto diverso dalla persona indicata;

b) i locali o le procedure hanno subito modifiche tali da poter avere un impatto significativo sulla sicurezza;

c) la vostra società cessa l'attività, non tratta più merce/posta aerea o non è più in grado di rispettare i requisiti della pertinente normativa UE.

Infine, sarà necessario dichiarare di mantenere le norme di sicurezza fino alla successiva visita di convalida e/o ispezione in loco.

Occorrerà altresì accettare la piena responsabilità per la dichiarazione e firmare il documento di convalida.

NOTE:

Dispositivi esplosivi e incendiari

Nelle spedizioni di merci possono essere trasportati dispositivi esplosivi e incendiari assemblati se i requisiti di tutte le norme di sicurezza sono pienamente rispettati.

Spedizioni da altre fonti

Un mittente conosciuto può trasmettere ad un agente regolamentato spedizioni provenienti da altre fonti, purché:

a) siano separate dalle proprie spedizioni; nonché

b) l'origine sia chiaramente indicata sulla spedizione o sulla documentazione di accompagnamento.

Tutte queste spedizioni devono essere sottoposte a screening prima di essere caricate a bordo di un aeromobile.

APPENDICE 6-C

LISTA DI CONTROLLO PER LA CONVALIDA DEI MITTENTI CONOSCIUTI

Istruzioni per la compilazione:

Per compilare il presente modulo si prega di notare quanto segue:

— le voci contrassegnate con «(*)» costituiscono dati obbligatori e DEVONO essere compilate,

— se la risposta a una domanda stampata **in grassetto** è **NO**, la convalida **DEVE** essere considerata **NEGATIVA**. Questo criterio non si applica alle domande non pertinenti,

— la valutazione complessiva può essere **POSITIVA** soltanto dopo che il mittente ha firmato la dichiarazione di impegni di cui all'ultima pagina,

— l'originale della dichiarazione di impegni deve essere conservato dall'autorità competente o quest'ultima deve avervi accesso fino alla scadenza della convalida. Una copia della dichiarazione deve essere consegnata anche al mittente.

▼B

PARTE 1

Organizzazione e responsabilità

1.1. Data di convalida (*)	
gg/mm/aaaa	
1.2. Data della convalida precedente e codice identificativo unico, se del caso	
gg/mm/aaaa	
UNI	
1.3. Nome dell'organizzazione da convalidare (*)	
Nome IVA/numero di iscrizione alla Camera di commercio/nel registro delle imprese (se del caso)	
1.4. Informazioni sul certificato AEOF o AEOS, se del caso	
Numero del certificato AEO	
Data dell'ultima ispezione del sito effettuata dalle autorità doganali	
1.5. Indirizzo del sito da convalidare (*)	
Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Paese	
1.6. Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare, purché si trovi nello stesso paese)	
Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Paese	
1.7. Tipo di attività commerciale — tipi di merci trattate	

▼B

1.8. Indicare se il richiedente è responsabile di una delle seguenti attività:	
a) produzione b) imballaggio c) stoccaggio d) spedizione e) altro, da specificare	
1.9. Numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito	
1.10. Nome e titolo del responsabile della sicurezza della merce/posta aerea (*)	
Nome	
Denominazione della funzione	
1.11. Recapito telefonico	
Numero di telefono	
1.12. Indirizzo di posta elettronica (*)	
E-mail:	

PARTE 2

Merce/posta aerea identificabile come tale

Obiettivo: stabilire il momento (o il luogo) in cui la merce/posta diventa identificabile come merce/posta aerea.

2.1. Mediante ispezione dell'area di produzione, imballaggio, stoccaggio, selezione, spedizione e di qualsiasi altra area pertinente, stabilire quando e come una spedizione di merce/posta aerea diventa identificabile come tale.
Fornire una descrizione:

NB: **nelle parti da 5 a 8 occorre fornire informazioni dettagliate sulla protezione da interferenze non autorizzate o manomissioni della merce/posta aerea identificabile come tale.**

PARTE 3

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: assicurare che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti) che ha accesso a merce/posta aerea identificabile come tale sia stato sottoposto a un adeguato controllo preliminare all'assunzione e/o a un controllo dei precedenti personali e che abbia ricevuto una formazione in conformità al punto 11.2.7 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Assicurare inoltre che tutto il personale che effettua controlli di sicurezza per quanto riguarda le forniture riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Per determinare se le domande di cui ai punti 3.1 e 3.2 debbano essere in **grassetto** *(nel qual caso un NO come risposta deve essere considerato un risultato negativo) occorre tenere conto delle norme nazionali applicabili dello Stato*

▼B

in cui il sito ha sede. Almeno una delle domande in questione deve tuttavia essere in **grassetto**; *si tiene così conto della possibilità di non richiedere un controllo preliminare all'assunzione nel caso in cui sia già stato effettuato un controllo dei precedenti personali. Il responsabile dell'attuazione dei controlli di sicurezza deve sempre essere sottoposto a un controllo dei precedenti personali.*

3.1. **Esiste una procedura di selezione per tutto il personale che ha accesso a merce/posta aerea identificabile come tale che includa un controllo preliminare all'assunzione in conformità al punto 11.1.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998**. La procedura di selezione in questione si applica al personale assunto dopo il 29 aprile 2010.	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il tipo.	
3.2. **La procedura di selezione include anche un controllo dei precedenti personali, compresa una verifica della fedina penale in conformità al punto 11.1.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998?** La procedura di selezione in questione si applica al personale assunto dopo il 29 aprile 2010.	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il tipo.	
3.3. **Il processo di nomina del responsabile dell'applicazione e supervisione dello svolgimento dei controlli di sicurezza nel sito include l'obbligo di un controllo dei precedenti personali, compresa una verifica della fedina penale, in conformità al punto 11.1.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998?**	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
▼M15 3.4. **Il personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e il personale che effettua i controlli di sicurezza ricevono una formazione sulla sicurezza in conformità al punto 11.2.3.9 prima di essere autorizzati ad accedere a merce/posta aerea identificabile come tale?**	
▼B **SÌ o NO**	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
3.5. **Il personale (di cui al punto che precede) segue corsi di aggiornamento con la frequenza stabilita per questo tipo di formazione?**	
SÌ o NO	
3.6. **Valutazione — Le misure adottate sono sufficienti per assicurare che tutto il personale che ha accesso a merce/posta aerea identificabile come tale e il personale che effettua i controlli di sicurezza sia stato selezionato correttamente e abbia ricevuto una formazione in conformità al capitolo 11 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998?**	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

▼B

PARTE 4

Sicurezza materiale

Obiettivo: stabilire se sul sito o nei locali esista un livello di sicurezza (materiale) sufficiente per proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate.

4.1. Il sito è protetto da una recinzione fisica o da una barriera?	
SÌ o NO	
4.2. Tutti i punti di accesso al sito sono sottoposti a controllo d'accesso?	
SÌ o NO	
4.3. Se SÌ, indicare se i punti di accesso sono	
provvisti di personale	
manuali	
automatici	
elettronici	
altro (precisare).	
4.4. L'edificio è una costruzione solida?	
SÌ o NO	
4.5. L'edificio è dotato di un sistema di allarme efficace?	
SÌ o NO	
4.6. L'edificio è dotato di un sistema di telecamere a circuito chiuso efficace?	
SÌ o NO	
4.7. Se SÌ, le immagini del sistema di telecamere a circuito chiuso sono registrate?	
SÌ o NO	
4.8. Tutte le porte, le finestre e gli altri punti di accesso alla merce/posta aerea identificabile come tale sono sicuri e sottoposti a controlli d'accesso?	
SÌ o NO	
4.9. Se NO, indicare le ragioni	
4.10. **Valutazione: le misure adottate dall'organizzazione sono sufficienti per prevenire l'accesso non autorizzato alle parti del sito e ai locali in cui è trattata o stoccata merce/posta aerea identificabile come tale?**	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

▼B

PARTE 5

Produzione

Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso del processo di produzione.

5.1. L'accesso all'area di produzione è controllato?	
SÌ o NO	
5.2. Se SÌ, come?	
5.3. Il processo di produzione è sorvegliato?	
SÌ o NO	
5.4. Se SÌ, come?	
5.5. Sono attuati controlli per prevenire manomissioni in fase di produzione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
5.6. **Valutazione: l'organizzazione adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni durante la produzione?**	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

PARTE 6

Imballaggio

Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso del processo di imballaggio.

6.1. Il processo di imballaggio è sorvegliato?	
SÌ o NO	
6.2. Se SÌ, come?	
6.3. Descrivere l'imballaggio esterno finito:	
a) l'imballaggio esterno finito è robusto?	
SÌ o NO Fornire una descrizione:	

▼B

b) l'imballaggio esterno finito è tale da evidenziare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	
Fornire una descrizione:	
6.4. a) Per evidenziare eventuali manomissioni della merce/posta aerea sono utilizzati sigilli numerati, nastro di sicurezza, timbri speciali o scatole di cartone chiuse con un nastro adesivo?	
SÌ o NO	
Se SÌ:	
6.4. b) I sigilli, il nastro di sicurezza o i timbri speciali sono conservati in condizioni di sicurezza quando non sono utilizzati?	
SÌ o NO	
Fornire una descrizione:	
6.4. c) La distribuzione dei sigilli numerati, del nastro di sicurezza e/o dei timbri è controllata?	
SÌ o NO	
Fornire una descrizione:	
6.5. Se la risposta alla domanda 6.4 a) è SÌ, indicare come questo criterio viene controllato.	
6.6. **Valutazione: le procedure di imballaggio sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate e/o manomissioni?**	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

PARTE 7

Stoccaggio

Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso del processo di stoccaggio.

7.1. La merce/posta aerea finita e imballata è stoccata in condizioni sicure ed è sottoposta a controlli per rilevare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	
7.2. **Valutazione: le procedure di stoccaggio sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate e/o manomissioni?**	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

▼B

PARTE 8

Spedizione

Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea nel corso del processo di spedizione.

8.1. L'accesso all'area di spedizione è controllato?	
SÌ o NO	
8.2. Se SÌ, come?	
8.3. Chi ha accesso all'area di spedizione?	
Dipendenti?	
SÌ o NO	
Autisti?	
SÌ o NO	
Visitatori?	
SÌ o NO	
Appaltatori?	
SÌ o NO	
8.4. **Valutazione: la protezione è sufficiente per proteggere la merce/posta aerea da interferenze non autorizzate e/o manomissioni nell'area di spedizione?**	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

PARTE 8 A

Spedizioni da altre fonti

Obiettivo: stabilire le procedure per trattare le spedizioni non sicure.

Rispondere a queste domande soltanto se sono accettate spedizioni destinate al trasporto per via aerea provenienti da altre aziende.

8 A.1. **La società accetta spedizioni di merce destinata al trasporto per via aerea proveniente da altre aziende?**	
SÌ o NO	
8 A.2. Se SÌ, in che modo queste spedizioni sono tenute separate dalla merce propria della società e come sono identificate dall'agente regolamentato/trasportatore?	

▼B

PARTE 9

Trasporto

Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni.

9.1. Come viene trasportata la merce/posta aerea fino all'agente regolamentato?	
a) dall'agente regolamentato o a suo nome?	
SÌ o NO	
b) con trasporto proprio del mittente?	
SÌ o NO	
c) tramite un appaltatore del mittente?	
SÌ o NO	
9.2. **Se il mittente si avvale di un appaltatore:** — **la merce/posta aerea è sigillata o imballata prima del trasporto in modo da assicurare che eventuali manomissioni risultino evidenti** — **il trasportatore ha firmato la dichiarazione pertinente?**	
SÌ o NO	
Rispondere alle domande seguenti unicamente in caso di risposta positiva alle domande 9.1 b) o 9.1 c) 9.3. Lo scomparto merci del veicolo da trasporto offre garanzie di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare le modalità.	
9.4. a) Se lo scomparto merci del veicolo da trasporto offre garanzie di sicurezza, sono utilizzati sigilli numerati?	
SÌ o NO	
b) Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati al momento dell'emissione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare le modalità.	
9.5. Se lo scomparto merci del veicolo da trasporto non offre garanzie di sicurezza, la merce/posta aerea è tale da permettere di individuare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	

▼B

9.6. Se SÌ, descrivere i metodi utilizzati per evidenziare manomissioni.
9.7. Se NO, in che modo è garantita la sicurezza?
9.8. **Valutazione: le misure sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea da interferenze non autorizzate durante il trasporto?**

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

Il sottoscritto dichiara:

— **di accettare ispezioni senza preavviso da parte degli ispettori dell'autorità competente ai fini della verifica del rispetto delle norme in oggetto; di essere consapevole che qualora l'ispettore riscontrasse gravi irregolarità in materia di sicurezza, lo status di mittente conosciuto potrebbe essere ritirato,**

— **di trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 10 giorni lavorativi, a [nome dell'autorità competente] le informazioni dettagliate pertinenti se:**

  — **la responsabilità globale della sicurezza è assegnata a un soggetto diverso dalla persona indicata al punto 1.10,**

  — **i locali o le procedure hanno subito modifiche tali da poter avere un impatto significativo sulla sicurezza, nonché**

  — **la società cessa l'attività, non tratta più merce/posta aerea o non è più in grado di rispettare i requisiti della pertinente normativa UE,**

— **di mantenere le norme di sicurezza fino alla successiva visita di convalida e/o ispezione in loco,**

— **Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.**

Firmato	
Funzione nella società	

Valutazione (e notifica)

Valutazione positiva/negativa	
Se la valutazione complessiva è negativa, elencare di seguito le aree in cui il mittente non rispetta la norma di sicurezza richiesta o presenta un punto vulnerabile specifico. Fornire altresì suggerimenti sulle modifiche necessarie per rispettare la norma richiesta e ottenere quindi una valutazione positiva.	
Firmato	
(nome del validatore)	

▼M2

APPENDICE 6-C2

LISTA DI CONTROLLO DEGLI AGENTI REGOLAMENTATI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE

I soggetti di paesi terzi hanno la possibilità di diventare parte della catena logistica sicura di un ACC3 (*vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo*) presentando domanda di designazione come agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3). Per RA3 si intende un soggetto che tratta merci, situato in un paese terzo sottoposto a convalida e approvato in base a una convalida ai fini della sicurezza aerea UE.

L'RA3 deve accertarsi che sulle spedizioni destinate all'Unione europea siano effettuati i controlli di sicurezza, compreso lo screening, se del caso, e che le spedizioni siano protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati tali controlli di sicurezza fino a che siano state caricate su un aeromobile o altrimenti consegnate a un ACC3 o a un altro RA3.

I requisiti essenziali per trasportare merce o posta aerea nell'Unione [1] o in Islanda, Norvegia e Svizzera sono stabiliti dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

La lista di controllo è lo strumento di cui si avvale il validatore della sicurezza aerea UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE [2] dal soggetto che ha presentato domanda di designazione RA3 o sotto la sua responsabilità. La lista di controllo va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera a), di tale allegato, il validatore della sicurezza aerea UE deve servirsi della lista di controllo dell'ACC3.

La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco. La relazione di convalida deve comprendere almeno le seguenti parti integranti:

— la lista di controllo completa firmata dal validatore della sicurezza aerea UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida; nonché

— la dichiarazione di impegni [appendice 6-H2 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché

— una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza aerea UE.

L'integrità della relazione di convalida deve essere comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza aerea UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida.

Il RA3 deve essere in grado di utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3 e, se del caso, con tutti gli altri RA3.

---

[1] Gli Stati membri dell'Unione sono: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria.

[2] Ai fini della presente lista di controllo per la convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce o posta aerea con destinazione UE o SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce o posta aerea verso l'Unione e verso l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

▼M2

La relazione di convalida deve essere redatta in lingua inglese.

La parte 5 «Screening» e la parte 6 «Merci e posta ad alto rischio (HRCM)» devono essere valutate in base ai requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate in base ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, le norme di base utilizzate sono gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARP) di cui all'annesso 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e le linee guida contenute nel manuale per la sicurezza aerea ICAO (documento ICAO 8973 — riservato).

Istruzioni per la compilazione:

— Tutte le parti applicabili e pertinenti della lista di controllo devono essere compilate in conformità al modello commerciale e alle operazioni effettuate dal soggetto in corso di convalida. L'eventuale assenza di informazioni va motivata.

— Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza aerea UE deve stabilire se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Identificazione del soggetto sottoposto a convalida e del validatore

1.1. Data/date della convalida	
Indicare la data per esteso, per esempio dallo 01.10.2012 allo 02.10.2012	
gg/mm/aaaa	
1.2. Data della convalida precedente, se del caso	
gg/mm/aaaa	
Numero di registrazione RA3 precedente, se disponibile	
Certificato AEO, oppure status C-TPAT o altre certificazioni, se disponibili.	
1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza aerea	
Nome	
Società/organizzazione/autorità	
Codice alfanumerico identificativo unico (UAI)	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

▼**M2**

1.4. Nome del soggetto	
Nome	
Numero di registrazione della società (per esempio numero di iscrizione nel registro delle imprese, se del caso)	
Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	
1.5. Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare)	
Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	
1.6. Natura delle attività — è possibile più di un tipo di attività	
a) solo merce aerea; b) trasporto aereo e altre modalità di trasporto; c) spedizioniere con locali per le merci; d) spedizioniere senza locali per le merci; e) agente di handling; f) altre attività.	
1.7. Il richiedente:	
a) riceve merci da un altro agente regolamentato di paese terzo;	

▼M2

b) riceve merci da mittenti conosciuti di paesi terzi;	
c) riceve merci da mittenti responsabili di paesi terzi;	
d) riceve merci cui si applicano esenzioni;	
e) sottopone a screening le merci;	
f) tiene in deposito le merci;	
g) altro, specificare	
1.8. Numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito	
Numero	
1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce o posta aerea nel paese terzo	
Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità dell'agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE

Obiettivo: tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE deve essere sottoposta a controlli di sicurezza. La merce e la posta consegnate da un RA3 a un ACC3 o a un altro RA3 possono essere accettate come merce o posta sicura solo se l'RA3 effettua i suddetti controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti della presente lista di controllo che seguono.

L'RA3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano effettuati su tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, e che la merce o posta sicura sia protetta fino al trasferimento a un ACC3 o un altro RA3. I controlli di sicurezza consistono in una delle seguenti modalità:

a) uno screening fisico di livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti;

b) altri controlli di sicurezza, parte integrante di un processo di sicurezza della catena logistica, volti a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti ed effettuati da un altro RA3, KC3 o AC3 designato dall'RA3.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

▼M2

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se NO, passare direttamente al punto 2.5.	
2.2. Programma di sicurezza del soggetto	
Data — indicare la data per esteso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma di sicurezza è stato presentato all'autorità competente dello Stato del soggetto e/o da essa approvato? Se SÌ, descrivere la procedura.	
2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella lista di controllo (parti da 3 a 9)?	
SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	
2.4. il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura atta a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce e alla posta aerea prima del trasferimento a un ACC3 o un altro RA3?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (strumenti, istruzioni ecc.) che garantisca l'esecuzione dei controlli di sicurezza necessari?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere il sistema di gestione e indicare se è approvato, verificato o fornito dall'autorità competente o da altro soggetto.	
Se NO, illustrare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste.	

▼M2

2.7. Conclusioni e osservazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 3

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: per garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, l'RA3 deve selezionare personale responsabile e competente per il lavoro nell'ambito della messa in sicurezza di merce o posta aerea. Il personale che ha accesso alla merce da trasportare per via aerea messa in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni ed essere adeguatamente addestrato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti ecc.), che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea alle quali i controlli di sicurezza sono in corso di applicazione o sono stati applicati:

a) sia stato sottoposto a controlli iniziali e periodici preliminari all'assunzione o a controlli dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali competenti per l'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida; nonché

b) abbia completato una formazione iniziale e periodica sulla sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali competenti per l'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida.

Nota:

— per «controllo dei precedenti personali» si intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza e/o per poter accedere senza scorta a un'area sterile (definizione di cui all'annesso 17 dell'ICAO);

— un controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno durante gli ultimi cinque anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno negli ultimi cinque anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

3.1. È prevista una procedura atta a garantire che tutto il personale che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea messa in sicurezza sia soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	

▼M2

3.2. La procedura in oggetto comprende le seguenti verifiche?:	
☐ controllo dei precedenti personali; ☐ controllo preliminare all'assunzione; ☐ controllo dei precedenti penali; ☐ colloqui; ☐ altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
3.3. Esiste una procedura atta a garantire che la persona responsabile dell'esecuzione e supervisione dei controlli di sicurezza in loco sia stata sottoposta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	
3.4. La procedura in oggetto comprende le seguenti verifiche?:	
☐ controllo dei precedenti personali; ☐ controllo preliminare all'assunzione; ☐ controllo dei precedenti penali; ☐ colloqui; ☐ altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
3.5. Il personale che può accedere direttamente senza scorta alla merce o posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione sulla sicurezza prima di essere autorizzato ad accedere a tale merce o posta?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata della formazione.	
3.6. Il personale che accetta merce o posta aerea e che la sottopone a screening o ne garantisce la protezione riceve una formazione specifica per le mansioni che deve svolgere?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata dei corsi di formazione.	
3.7. Il personale di cui ai punti 3.5 e 3.6 riceve una formazione periodica?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica.	

▼M2

3.8. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce o posta aerea messa in sicurezza sia stato adeguatamente selezionato e addestrato a un livello sufficiente tale da essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 4

Procedure di accettazione

Obiettivo: l'RA3 può ricevere merci o posta da un altro RA3, un KC3, un AC3 o da un mittente sconosciuto. L'RA3 deve disporre di procedure appropriate di accettazione di merci e posta per stabilire se una spedizione provenga da una catena logistica sicura e quali misure di sicurezza occorra applicarvi di conseguenza.

Quando accetta una spedizione, l'RA3 deve accertare lo status del soggetto dal quale riceve la spedizione, verificare se la documentazione accompagnatoria riporta il codice alfanumerico identificativo unico (UAI) del soggetto che consegna la spedizione e confermare che tale vettore aereo o soggetto che consegna la spedizione è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per l'aeroporto o il sito specificato, a seconda dei casi.

Se la documentazione accompagnatoria non riporta il codice UAI oppure se lo status del vettore aereo o del soggetto non è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, l'RA3 deve trattare la spedizione come proveniente da un'origine sconosciuta.

L'RA3 deve inoltre mantenere una banca dati contenente almeno le informazioni riportate di seguito, per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto sottoposto a convalida ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.5.1 e dal quale accetta direttamente merci o posta da consegnare a un ACC3 per il trasporto nell'Unione:

a) i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide;

b) la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commerciali sensibili;

c) i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza;

d) il numero di iscrizione della società nel registro delle imprese, se del caso;

e) se disponibile, la relazione di convalida;

f) il codice alfanumerico identificativo unico assegnato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Riferimento: punti 6.8.3.1, 6.8.3.5 e 6.8.5.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: un RA3 può accettare merci da un AC3 come merci sicure solo se ha designato esso stesso tale mittente quale AC3, conformemente al punto 6.8.3.1, lettera c), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e risponde delle merci consegnate da tale mittente.

▼**M2**

4.1. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta se proviene da un altro RA3, da un KC3, da un AC3 o da un mittente sconosciuto?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come?	
4.2. Il soggetto verifica se la documentazione accompagnatoria di spedizioni ricevute da un altro ACC3, RA3 o KC3 riporta il codice UAI e si accerta che lo status dell'ACC3, dell'RA3 o del KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica sia attivo?	
SÌ o NO	
4.3. Il soggetto dispone di una procedura atta a garantire che, qualora la documentazione accompagnatoria non riporti il codice UAI o il soggetto da cui riceve la merce non sia indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, la spedizione sia trattata come proveniente da un'origine sconosciuta?	
SÌ o NO	
4.4. Il soggetto designa mittenti come AC3?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura e le garanzie che il soggetto richiede al mittente.	
4.5. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta che la destinazione della stessa è un aeroporto UE o SEE?	
SÌ o NO — precisare	
4.6. Se SÌ, il soggetto sottopone tutta la merce o la posta aerea agli stessi controlli di sicurezza nel caso di un aeroporto UE o SEE?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
4.7. Quando accetta una spedizione, il soggetto verifica se va considerata come merci e posta ad alto rischio (HRCM) (cfr. definizione nella parte 6), comprese le spedizioni che sono consegnate con modi diversi dal trasporto aereo?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come? Descrivere la procedura.	
4.8. Quando accetta una spedizione sicura, il soggetto sottoposto a convalida si accerta se è stata protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni?	
SÌ o NO	
Se sì, descrivere con quali strumenti (per esempio usando sigilli, lucchetti, ispezioni)	

▼M2

4.9. La persona che effettua la consegna è tenuta a presentare un documento ufficiale di identificazione corredato di fotografia?	
SÌ o NO	
4.10. Esiste una procedura per identificare le spedizioni che richiedono uno screening?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come?	
4.11. Conclusione: le procedure di accettazione sono sufficienti a stabilire se la merce o posta aerea destinata a un aeroporto UE o SEE proviene da una catena logistica sicura o se è necessario sottoporla a screening?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 5

Screening

Obiettivo: l'RA3 che accetta merci e posta che non provengono da una catena logistica sicura deve sottoporre tali spedizioni a uno screening adeguato prima di poterle consegnare a un ACC3 come merci sicure. L'RA3 deve disporre di procedure per garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE per il transito diretto e indiretto o lo scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a screening mediante gli strumenti o le modalità previsti dalla legislazione dell'Unione a un livello sufficientemente elevato per garantire con ragionevole sicurezza che non contenga articoli proibiti.

Se lo screening della merce o della posta aerea è effettuato dall'autorità competente dello Stato terzo, o per conto della stessa, l'RA3 deve dichiararlo specificando in che modo venga garantito uno screening adeguato.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

▼**M2**

5.1. Lo screening è effettuato da un soggetto per conto di un altro soggetto?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società di screening privata; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro. Specificare la natura dell'accordo o contratto tra il soggetto sottoposto a convalida e il soggetto che applica lo screening per suo conto.	
5.2. Il soggetto può richiedere i controlli di sicurezza appropriati se lo screening è effettuato da uno dei soggetti sopra indicati?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare.	
5.3. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (supervisione, monitoraggio e controllo della qualità ecc.) il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati da tali fornitori di servizi nel modo richiesto?	
5.4. Quali modalità sono utilizzate per lo screening della merce e della posta aerea?	
Specificare, indicando in modo dettagliato i dispositivi utilizzati per lo screening della merce o posta aerea (fabbricante, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutte le modalità impiegate.	
5.5. I dispositivi o le modalità (per esempio cani antiesplosivo) in uso figurano nel più recente elenco di conformità dell'UE, della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) o dell'autorità USA per la sicurezza dei trasporti (TSA)?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare.	

▼M2

Se NO, fornire informazioni sull'approvazione dei dispositivi e sulla relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi alle norme UE in materia.	
5.6. I dispositivi sono utilizzati in conformità alle specifiche d'uso del fabbricante (CONOPS) e sono oggetto di prove (test) e manutenzione periodiche?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
5.7. Qualora impiegati, gli EDD sono soggetti a una formazione iniziale e periodica e a una procedura di approvazione e di controllo della qualità conforme a uno standard equivalente alle prescrizioni dell'UE o della TSA?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.	
5.8. Qualora siano impiegati EDD, la procedura di screening segue una metodologia di impiego equivalente agli standard UE o TSA?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.	
5.9. Nel corso dello screening viene presa in considerazione la natura della spedizione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere in che modo si garantisce che la metodologia di screening selezionata sia impiegata a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.	
5.10. Esiste una procedura per la risoluzione dell'allarme generato dai dispositivi per lo screening? Per alcune apparecchiature (per esempio a raggi X) l'allarme è innescato dall'operatore stesso.	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura di risoluzione dell'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti.	

▼M2

Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione.	
5.11. Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?	
SÌ o NO	
5.12. Esistono esenzioni non conformi all'elenco dell'Unione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare.	
5.13. L'accesso alla zona di screening è controllato per garantire che solo il personale autorizzato e addestrato vi abbia accesso?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
5.14. Esiste un regime consolidato di controllo e/o prova (test) della qualità?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
5.15. Conclusione: la merce o posta aerea è sottoposta a screening mediante uno degli strumenti o delle metodologie di cui al punto 6.2.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 a un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che non contenga articoli proibiti?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 6

Merci e posta ad alto rischio

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in transito indiretto, da siti identificati come ad alto rischio dall'Unione o che presentano manomissioni significative vanno considerate merci e posta ad alto rischio (HRCM). Tali spedizioni devono essere sottoposte a screening sulla base di istruzioni specifiche. L'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che le HRCM con destinazione UE o SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

L'ACC3 cui l'RA3 consegna merci o posta per il trasporto aereo è autorizzato a comunicare all'RA3 le informazioni più recenti e pertinenti relative all'individuazione della merce e posta ad alto rischio.

▼**M2**

L'RA3 applica le stesse misure a prescindere dal fatto che riceva merci o posta ad alto rischio da un vettore aereo o mediante altri modi di trasporto.

Riferimento: punto 6.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: le HRCM che hanno ricevuto l'autorizzazione al trasporto nell'UE o SEE ottengono lo status di sicurezza «SHR», indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, in conformità ai requisiti per merci o posta ad alto rischio.

6.1. Il personale responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quale merce e posta aerea vada trattata come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
6.2. Il soggetto dispone di procedure per l'individuazione di HRCM?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
6.3. Le merci e posta ad alto rischio sono soggette a procedure di screening HRCM conformemente alla legislazione dell'Unione?	
SÌ o NO	
Se NO, indicare le procedure applicate.	
6.4. Dopo lo screening il soggetto rilascia una dichiarazione sullo status di sicurezza SHR nella documentazione che accompagna la spedizione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciato lo status di sicurezza e in quale documento.	
6.5. Conclusione: la procedura adottata dal soggetto è pertinente e sufficiente per garantire che tutte le merci e la posta ad alto rischio (HRCM) siano state adeguatamente trattate prima del carico?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

▼M2

PARTE 7

Protezione di merce e posta aerea sicura

Obiettivo: l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate e/o manomissioni a partire dal punto in cui sono effettuati lo screening o altri controlli di sicurezza o dal punto di accettazione dopo l'esecuzione dello screening o dei controlli di sicurezza e fino al caricamento a bordo o al trasferimento a un ACC3 o un altro RA3. Se la merce e la posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta in seguito, non può essere caricata o trasferita a un ACC3 o a un altro RA3 come merce o posta aerea sicura.

La protezione può essere garantita con modalità differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale addestrato ecc.) o tecnologico (CCTV, sistemi di allarme anti-intrusione ecc.).

La merce o posta aerea sicura con destinazione UE o SEE dovrebbe essere tenuta separata dalla merce o posta aerea che non lo è.

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

7.1. La protezione della merce e della posta aerea messa in sicurezza è garantita per conto del soggetto sottoposto a convalida da un altro soggetto?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società di screening privata; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	
7.2. Sono applicati controlli di sicurezza e misure di protezione per evitare manomissioni durante la procedura di screening?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione. Specificare i tipi di protezione impiegati: — fisica (per esempio recinzione, barriera, edificio di costruzione solida), — umana (per esempio pattugliamenti ecc.), — tecnologica (per esempio CCTV, sistema di allarme), e illustrarne l'organizzazione.	

▼**M2**

7.3. La merce o posta aerea messa in sicurezza è accessibile solo alle persone autorizzate?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione. Precisare in che modo sono sottoposti a controllo tutti i punti d'accesso (comprese porte e finestre) alla merce o posta aerea identificabile come merce o posta aerea sicura.	
7.4. Sono adottate procedure per garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, sulla quale sono già stati effettuati i controlli di sicurezza, sia protetta dalle interferenze non autorizzate dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o del trasferimento a un ACC3 o a un altro RA3?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare in che modo è protetta (per esempio con mezzi fisici, umani, tecnologici). Precisare altresì se l'edificio è di costruzione solida e di che materiali consiste, se l'informazione è disponibile.	
Se NO, specificare le ragioni.	
7.5. Conclusione: la protezione delle spedizioni è sufficientemente solida da prevenire interferenze illecite?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 8

Documentazione

Obiettivo: l'RA3 deve accertarsi che la documentazione che accompagna una spedizione sulla quale l'RA3 ha effettuato i controlli di sicurezza (screening, protezione ecc.) contenga almeno:

a) il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta alla designazione; nonché

▼M2

b) il codice identificativo unico della spedizione, per esempio il numero della lettera di trasporto aereo (house o master), ove applicabile; nonché

c) il contenuto della spedizione; nonché

d) lo status di sicurezza, indicato come segue:

— «SPX», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, oppure

— «SCO», che significa che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure

— «SHR», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, per quanto riguarda i requisiti relativi all'alto rischio;

Se lo status di sicurezza è rilasciato dall'RA3, il soggetto deve indicare anche i motivi di tale rilascio, come i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per esentare la spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione (CSD).

La documentazione che accompagna la spedizione può essere una lettera di trasporto aereo, una documentazione postale equivalente o una dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punto 6.3.2.6, lettera d), punti 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

8.1. Il soggetto si assicura che sia stata prodotta la documentazione di accompagnamento appropriata e include le informazioni richieste al punto 6.3.2.6, lettera d), e ai punti 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998?	
SÌ o NO	
Se NO, precisare.	
8.2. In particolare, il soggetto specifica lo status di sicurezza delle merci e le modalità con cui è stato ottenuto?	
SÌ o NO	
Se NO, precisare.	
8.3. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione accompagnatoria che specifica il corretto status di sicurezza e tutte le informazioni necessarie?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

▼M2

PARTE 9

Trasporto

Obiettivo: la merce e posta aerea deve essere protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o fino al trasferimento a un ACC3 o a un altro RA3, compresa la protezione durante il trasporto verso l'aeromobile o verso l'ACC3 o un altro RA3. Se la merce e la posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta durante il trasporto, non può essere caricata o trasferita a un ACC3 o a un altro RA3 come merce sicura.

Durante il trasporto verso l'aeromobile o l'ACC3 o un altro RA3, l'RA3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche laddove il trasporto sia effettuato per suo conto da un altro soggetto, ad esempio uno spedizioniere. Sono esclusi i casi in cui le spedizioni sono trasportate sotto la responsabilità di un ACC3 o di un altro RA3.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

9.1. Come viene trasportata la merce o posta aerea fino all'ACC3 o all'altro RA3?	
a) trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?	
SÌ o NO	
b) trasporto assicurato da altro RA3 o ACC3?	
SÌ o NO	
c) da appaltatore del soggetto sottoposto a convalida?	
SÌ o NO	
9.2. L'imballaggio della merce o posta aerea è tale da evidenziare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come?	
9.3. Il veicolo è sigillato o chiuso a chiave prima del trasporto?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come?	
9.4. Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare le modalità	
9.5. Se del caso, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione?	
SÌ o NO	

▼M2

9.6. La persona che trasporta le merci è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e a formazione di sensibilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce o posta aerea sicura, o entrambe?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (controllo preliminare all'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e che tipo di formazione (formazione di sensibilizzazione alla sicurezza ecc.).	
9.7. Conclusione: le misure sono sufficienti a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate durante il trasporto?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 10

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le parti da 1 a 9 della lista di controllo, il validatore della sicurezza aerea UE deve valutare se la verifica in loco conferma l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente lista di controllo per la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE.

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza aerea UE conclude che il soggetto:

1. ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco;

2. non ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce o posta aerea sicura con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un altro RA3. Al soggetto in questione viene trasmessa una copia della lista di controllo completa, con l'indicazione delle lacune constatate.

10.1. Conclusione generale: indicare il caso che più si avvicina alla situazione convalidata.	
1 o 2	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	
Osservazioni del soggetto	

Nome del validatore:

Data:

Firma:

▼M2

ALLEGATO

Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati

Comunicare il nome del soggetto, il nome e la posizione del referente e la data della visita o del colloquio.

Nome del soggetto	Nome del referente	Posizione del referente	Data della visita o del colloquio

APPENDICE 6-C3

LISTA DI CONTROLLO PER LA CONVALIDA DEGLI ACC3

La designazione ACC3 (*vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo*) costituisce il requisito essenziale per trasportare merce o posta aerea nell'Unione europea ([1]) (UE) o in Islanda, Norvegia e Svizzera ed è prescritta dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

La designazione ACC3 è richiesta in linea di principio per tutti i voli che trasportano merci o posta per il transito diretto, il transito indiretto o lo scarico in aeroporti dell'UE o del SEE ([2]). La responsabilità di designare specifici vettori aerei ad ACC3 incombe alle rispettive autorità competenti degli Stati membri dell'Unione europea, dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera. La designazione si basa sul programma di sicurezza dei vettori aerei e sulle verifiche in loco relative all'attuazione delle disposizioni in conformità degli obiettivi di cui alla lista di controllo per la convalida.

La lista di controllo è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza aerea UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce o alla posta aerea con destinazione UE o SEE dall'ACC3 o sotto la responsabilità di quest'ultimo o da un vettore aereo che ha presentato domanda di designazione ACC3.

([1]) Gli Stati membri dell'Unione sono: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria.

([2]) Ai fini della presente lista di controllo per la convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce o posta aerea con destinazione UE o SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce o posta aerea verso l'Unione e verso l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

▼M2

La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco. La relazione di convalida deve comprendere almeno le seguenti parti integranti:

— la lista di controllo completa firmata dal validatore della sicurezza aerea UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida; nonché

— la dichiarazione di impegni [appendice 6-H1 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché

— una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza aerea UE.

L'integrità della relazione di convalida deve essere comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza aerea UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. La relazione di convalida deve essere redatta in lingua inglese.

La parte 3 «Programma di sicurezza del vettore aereo», la parte 6 «Banca dati», la parte 7 «Screening» e la parte 8 «Merci e posta ad alto rischio (HRCM)» sono valutate in base ai requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Per quanto riguarda le altre parti, le norme di base utilizzate sono gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARP) di cui all'allegato 17 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale e le linee guida contenute nel manuale per la sicurezza aerea ICAO (documento ICAO 8973 — riservato).

Istruzioni per la compilazione:

— Tutte le parti applicabili e pertinenti della lista di controllo devono essere compilate in conformità al modello commerciale e alle operazioni effettuate dal soggetto in corso di convalida. L'eventuale assenza di informazioni va motivata.

— Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza aerea UE deve stabilire se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Identificazione del soggetto sottoposto a convalida e del validatore

1.1. Data/date della convalida	
Indicare la data per esteso, per esempio dallo 01.10.2012 allo 02.10.2012	
gg/mm/aaaa	
1.2. Data della convalida precedente e codice alfanumerico identificativo unico (UAI) dell'ACC3, se disponibile	
gg/mm/aaaa	
UAI	

▼M2

1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza aerea	
Nome	
Società/organizzazione/autorità	
UAI	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
1.4. Nome del vettore aereo sottoposto a convalida	
Nome	
COA (certificato di operatore aereo) rilasciato in (nome dello Stato):	
codice IATA (Associazione internazionale del trasporto aereo) o codice ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) se il codice IATA non è disponibile. Specificare di quale codice si tratta.	
Stato responsabile della designazione del vettore aereo come ACC3	
1.5. Informazioni sull'ubicazione dell'aeroporto del paese terzo sottoposto a convalida o sulle infrastrutture per merci o posta ad esso collegate	
Nome	
Codice IATA o ICAO dell'aeroporto	
Stato	
1.6. Natura delle attività del vettore aereo — è possibile più di un tipo di attività	
a) vettore che effettua il trasporto di passeggeri e di merci/posta; b) vettore che effettua il solo trasporto di merci e posta; c) vettore che effettua il solo trasporto di merci; d) vettore che effettua il solo trasporto di posta; e) integratore; f) charter.	
1.7. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce o posta aerea nel paese terzo	
Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	

▼M2

Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
1.8. Indirizzo della sede principale del vettore aereo presso l'aeroporto visitato	
Numero/unità/edificio/aeroporto	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
1.9. Indirizzo della sede principale del vettore aereo, per esempio la sede principale	
Numero/unità/edificio/aeroporto	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità dell'ACC3 in aeroporto

Obiettivo: tutta la merce o la posta aerea con destinazione UE o SEE deve essere sottoposta a controlli di sicurezza I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti della presente lista di controllo che seguono. L'ACC3 non deve accettare merce o posta per il trasporto mediante aeromobile con destinazione UE se l'effettuazione dello screening o degli altri controlli di sicurezza non è confermata da un agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE o da un mittente responsabile designato dallo stesso o da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE, che se ne assumono la responsabilità, o se tali spedizioni non sono soggette a screening conformemente alla legislazione UE.

L'ACC3 deve disporre di una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano effettuati su tutta la merce e la posta aerea con destinazione UE o SEE, a meno che questa non sia esentata dallo screening in virtù della legislazione dell'Unione e non sia protetta da allora fino al caricamento a bordo dell'aeromobile. I controlli di sicurezza consistono in:

▼**M2**

— uno screening fisico di livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti, o

— altri controlli di sicurezza, parte integrante di un processo di sicurezza della catena logistica, volti a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti ed effettuati da un agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE o da un mittente responsabile designato dallo stesso o da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

2.1. Il vettore aereo ha messo a punto una procedura atta a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce o posta aerea prima che questa sia caricata su un aeromobile con destinazione UE o SEE?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
2.2. I controlli di sicurezza sono effettuati dal vettore aereo o per suo conto da un soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo?	
Se SÌ, specificare.	
Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo effettuano controlli di sicurezza sulla merce o posta aerea da trasportare da tale vettore aereo con destinazione UE o SEE?	
specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società privata di handling; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	
2.3. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (per esempio supervisione, monitoraggio e controllo della qualità) il vettore aereo garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati dai suddetti fornitori di servizi nel modo richiesto?	
2.4. Il vettore aereo può richiedere i controlli di sicurezza appropriati se lo screening è effettuato da soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo, quali strutture statali?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare.	

▼M2

2.5. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (per esempio supervisione, monitoraggio e controllo della qualità) il vettore aereo garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati da tali fornitori di servizi nel modo richiesto?	
2.6. È stato attuato un programma degli agenti regolamentati o mittenti conosciuti per merce e posta aerea in conformità alle norme ICAO nello Stato in cui si trova l'aeroporto sottoposto a visita di convalida?	
Se SÌ, descrivere i contenuti del programma e le modalità con cui è stato attuato.	
2.7. Conclusioni e osservazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 3

Programma di sicurezza del vettore aereo

Obiettivo: l'ACC3 deve accertarsi che il suo programma di sicurezza comprenda tutte le misure per la sicurezza aerea pertinenti e sufficienti per garantire la sicurezza del trasporto di merce o posta aerea nell'Unione.

Il programma di sicurezza e la pertinente documentazione del vettore aereo costituiscono la base dei controlli di sicurezza effettuati in conformità agli obiettivi della presente lista di controllo. Il vettore aereo può prendere in considerazione di trasmettere la propria documentazione al validatore della sicurezza aerea UE prima della visita in loco affinché quest'ultimo possa familiarizzarsi con i dettagli relativi ai siti da visitare.

Riferimento: punto 6.8.2.1 dell'allegato e appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: i punti che seguono, elencati nell'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, devono essere trattati in modo adeguato:

a) la descrizione delle misure adottate per la merce e la posta aerea;

b) le procedure di accettazione;

c) lo schema e i criteri per agenti regolamentati;

d) lo schema e i criteri per mittenti conosciuti;

e) lo schema e i criteri per mittenti responsabili;

f) gli standard per lo screening;

g) i siti per lo screening;

h) i dettagli relativi ai dispositivi per lo screening;

i) i dettagli relativi all'operatore o al fornitore di servizi;

j) l'elenco di esenzioni dallo screening di sicurezza;

k) il trattamento destinato alle merci e alla posta ad alto rischio.

▼M2

3.1. Programma di sicurezza del vettore aereo	
Data — indicare la data per esteso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma è stato precedentemente presentato a un'autorità competente UE o SEE? Se SÌ era per la designazione ACC3? Altri scopi?	
3.2. Il programma di sicurezza tratta in maniera sufficiente gli elementi dell'elenco che precede?	
SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	
3.3. Le misure per la sicurezza aerea descritte nel programma di sicurezza sono pertinenti e sufficienti per garantire l'invio sicuro di merce e posta aerea con destinazione UE o SEE in conformità alle norme previste?	
SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	
3.4. Conclusione: il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 4

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: l'ACC3 deve selezionare personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza della merce e della posta aerea. Il personale che ha accesso alla merce messa in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente addestrato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo l'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti ecc.) che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea alle quali i controlli di sicurezza sono in corso di applicazione o sono stati applicati:

— sia stato sottoposto a controlli iniziali e periodici preliminari all'assunzione o a controlli dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'aeroporto sottoposto a convalida, nonché

— abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale sulla sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'aeroporto sottoposto a convalida.

▼M2

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota:

— per «controllo dei precedenti personali» si intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza o per poter accedere senza scorta a un'area sterile (definizione di cui all'annesso 17 dell'ICAO);

— il controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno durante gli ultimi cinque anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno negli ultimi cinque anni (definizione dell'Unione).

4.1. È prevista una procedura atta a garantire che tutto il personale che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea messa in sicurezza sia soggetto a controlli preliminari all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	
4.2. La procedura in oggetto comprende:	
— controllo dei precedenti personali; — controllo preliminare all'assunzione; — controllo dei precedenti penali; — colloqui; — altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
4.3. Esiste una procedura atta a garantire che la persona responsabile dell'esecuzione e supervisione dei controlli di sicurezza in loco sia stata sottoposta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	
4.4. La procedura in oggetto comprende:	
— controllo dei precedenti personali; — controllo preliminare all'assunzione; — controllo dei precedenti penali; — colloqui; — altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	

▼M2

4.5. Il personale che può accedere direttamente senza scorta alla merce o posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione sulla sicurezza prima di ottenere l'accesso a tale merce o posta?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata della formazione.	
4.6. Il personale che prende in consegna la merce o posta aerea e la sottopone a screening e/o ne garantisce la protezione riceve una formazione specifica per le mansioni che deve svolgere?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata dei corsi di formazione.	
4.7. Il personale di cui ai punti 4.5 e 4.6 riceve una formazione periodica?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica.	
4.8. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce o posta aerea messa in sicurezza sia stato correttamente selezionato e abbia ricevuto una formazione di livello sufficiente per essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 5

Procedure di accettazione

Obiettivo: l'ACC3 deve applicare una procedura atta ad accertare, e verificare all'accettazione, lo status di sicurezza di una spedizione in relazione ai controlli precedentemente effettuati.

La procedura deve comprendere i seguenti elementi:

a) la conferma che il soggetto che consegna la spedizione sia indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per l'aeroporto o il sito specificato;

b) la verifica che il codice alfanumerico identificativo unico della banca dati dell'Unione relativo al soggetto che consegna la spedizione sia indicato nei documenti di accompagnamento;

▼M2

c) se la spedizione è effettuata da un mittente responsabile, la verifica che il soggetto sia incluso nella banca dati del vettore aereo.

Se i documenti di accompagnamento non riportano alcuna indicazione del codice identificativo, o se il vettore aereo o il soggetto che consegna la spedizione non è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, oppure se i mittenti responsabili del soggetto non sono indicati nella banca dati del vettore aereo, si ritiene che non sia stato effettuato alcun controllo di sicurezza in precedenza e l'ACC3 o un altro RA3 con convalida ai fini della sicurezza aerea UE sottopone a screening la spedizione prima che sia caricata a bordo dell'aeromobile;

d) la verifica che la spedizione sia consegnata da una persona nominata dall'agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE elencato nella sua banca dati o da un mittente responsabile di tale agente regolamentato oppure designata dal medesimo vettore aereo;

e) la persona nominata deve corrispondere alla persona incaricata di consegnare la merce o la posta aerea al vettore aereo. La persona che consegna la spedizione al vettore aereo deve presentare una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altri documenti corredati di fotografia del titolare e che sono stati rilasciati o sono riconosciuti dall'autorità nazionale;

f) se del caso, la verifica che la spedizione sia presentata corredata di tutte le informazioni di sicurezza richieste (lettera di trasporto aereo e informazioni sullo status di sicurezza in formato cartaceo o elettronico, descrizione della spedizione e relativo codice identificativo unico, motivo del rilascio dello status di sicurezza, mezzi o modalità di screening o motivi di esenzione dallo screening) corrispondenti alla spedizione della merce e della posta aerea oggetto della consegna;

g) la verifica che la spedizione non presenta alcun segno di manomissione; nonché

h) la verifica se la spedizione debba essere trattata come merci e posta ad alto rischio (HRCM).

Riferimento: punti 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 e 6.8.5.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

5.1. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo si accerta che provenga da un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente responsabile riconosciuto sulla base della legislazione dell'Unione in materia di merci da trasportare per via aerea ed elencato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica e nella banca dati del vettore aereo?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
5.2. Il vettore aereo verifica se la documentazione accompagnatoria riporta il codice UAI di spedizioni ricevute da un altro ACC3, RA3 o KC3 e si accerta che lo status dell'ACC3, dell'RA3 o KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica sia attivo?	
SÌ o NO	

▼**M2**

5.3. Il soggetto dispone di una procedura atta a garantire che, qualora la documentazione accompagnatoria non riporti il codice UAI o il soggetto da cui riceve la merce non sia indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, la spedizione sia trattata come proveniente da un'origine sconosciuta?	
SÌ o NO	
5.4. Il vettore aereo designa il mittente quale AC3?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura e le garanzie che il vettore aereo richiede al mittente.	
5.5. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo verifica se la sua destinazione è un aeroporto UE o SEE?	
SÌ o NO — precisare	
5.6. Se SÌ, il vettore aereo sottopone tutte le merci o la posta agli stessi controlli di sicurezza quando la destinazione è un aeroporto UE o SEE?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
5.7. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo verifica se va considerata «merci e posta ad alto rischio» (HRCM), anche per spedizioni effettuate con modalità diverse dal trasporto aereo?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come? Descrivere la procedura.	
5.8. Quando accetta una spedizione messa in sicurezza, il vettore aereo verifica se è stata protetta da interferenze non autorizzate e/o manomissioni?	
SÌ o NO	

▼M2

Se SÌ, descrivere (sigilli, serrature ecc.).	
5.9. Se il vettore aereo accetta in questo sito merce o posta aerea in transito diretto (merce o posta che riparte con lo stesso aeromobile sul quale è arrivata), esso verifica se sulla base dei dati forniti sia necessario effettuare ulteriori controlli di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se SÌ, in che modo procede all'accertamento?	
Se NO, quali controlli sono effettuati per garantire la sicurezza delle merci e della posta con destinazione UE o SEE?	
5.10. Se il vettore aereo accetta in questo sito merce o posta aerea in transito indiretto (merce o posta che parte con un aeromobile diverso da quello di arrivo), esso verifica se sulla base dei dati forniti sia necessario effettuare ulteriori controlli di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se SÌ, in che modo procede all'accertamento?	
Se NO, quali controlli sono effettuati per garantire la sicurezza delle merci e della posta con destinazione UE o SEE?	
5.11. La persona che effettua la consegna della merce conosciuta messa in sicurezza al vettore aereo è tenuta a presentare un documento ufficiale di identificazione corredato di fotografia?	
SÌ o NO	
5.12. Conclusione: le procedure di accettazione sono sufficienti a stabilire se la merce o la posta aerea proviene da una catena logistica sicura o se è necessario sottoporla a screening?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 6

Banca dati

Obiettivo: nei casi in cui un ACC3 non è obbligato ad eseguire uno screening al 100 % sulla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, deve accertarsi che la merce o la posta proviene da un soggetto convalidato ai fini della sicurezza aerea dell'Unione designato dall'autorità competente di uno Stato membro in qualità di agente regolamentato di paese terzo (RA3) o mittente conosciuto di paese terzo (KC3) o da un mittente responsabile (AC3) designato dallo stesso o da un agente regolamentato di paese terzo.

▼M2

Al fine di monitorare il pertinente percorso di verifica della sicurezza, l'ACC3 deve verificare che lo status dell'RA3 e del KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica sia attivo e deve mantenere una banca dati contenente, per ciascun soggetto o persona da cui accetta direttamente merci o posta, le informazioni riportate di seguito:

— lo status del soggetto interessato (agente regolamentato o mittente conosciuto);

— i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide;

— la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commerciali sensibili;

— i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza;

— Il codice alfanumerico identificativo unico assegnato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, ovvero, qualora il soggetto sia un AC3, il numero di iscrizione della società nel registro delle imprese.

Quando riceve merce o posta aerea da un RA3 o un KC3, l'ACC3 deve verificare nella banca dati dell'Unione se il soggetto è indicato come attivo (nella banca dati del vettore aereo per gli AC3). Se lo status indicato per l'RA3 o KC3 non è attivo o se l'AC3 non è inserito nella banca dati, la merce o la posta aerea consegnate da tale soggetto deve essere sottoposta a screening prima di essere caricata.

Riferimento: punto 6.8.3.5, lettera a), e punto 6.8.5.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

6.1. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo si accerta che provenga da un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente responsabile riconosciuto sulla base della legislazione dell'Unione in materia di merci da trasportare per via aerea ed elencato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica e nella banca dati del vettore aereo?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
6.2. Il vettore aereo mantiene una banca dati comprendente, se del caso, le informazioni di cui sopra, relativamente:	
— ai soggetti designati come «agente regolamentato di paese terzo» (RA3), — ai soggetti designati come «mittente conosciuto di paese terzo» (KC3), — ai soggetti designati come «mittenti responsabili» da un RA3 o dal vettore aereo (AC3)?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la banca dati.	
Se NO, spiegarne i motivi.	

▼M2

6.3. Il personale che accetta merce o posta aerea dispone di un facile accesso alla banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica e alla banca dati del vettore aereo?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
6.4. La banca dati è aggiornata periodicamente in modo da fornire dati affidabili al personale che accetta merce o posta aerea?	
SÌ o NO	
Se NO, precisare.	
6.5. Conclusione: il vettore aereo mantiene una banca dati che garantisce la piena trasparenza quanto alle sue relazioni con i soggetti da cui riceve direttamente (dopo lo screening o il controllo di sicurezza) merci o posta per il trasporto con destinazione UE o SEE?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 7

Screening

Obiettivo: quando l'ACC3 accetta merci e posta da un soggetto che non dispone della convalida ai fini della sicurezza aerea UE o la merce ricevuta non è stata protetta da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza, l'ACC3 deve accertarsi che la merce o la posta aerea sia sottoposta a screening prima di essere caricata su un aeromobile. L'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE per il transito diretto e indiretto o lo scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a screening con gli strumenti o le modalità previsti dalla legislazione dell'Unione a un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che essa non contenga articoli proibiti.

Se l'ACC3 non effettua in proprio lo screening della merce o della posta aerea, deve accertarsi che sia effettuato uno screening adeguato in conformità dei requisiti UE. Le procedure di screening devono comprendere, se del caso, il trattamento della merce e della posta in transito diretto e indiretto.

▼**M2**

Se lo screening della merce o della posta aerea è effettuato dall'autorità competente dello Stato terzo, o per conto della stessa, l'ACC3 che riceve tale merce o posta aerea dal soggetto di cui trattasi deve dichiararlo nel suo programma di sicurezza, specificando in che modo venga garantito uno screening adeguato.

Riferimento: punti 6.8.3.1, 6.8.3.2 e 6.8.3.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

7.1. Lo screening è effettuato da un vettore aereo o per suo conto da un soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo?	
Se SÌ, fornire informazioni. Se del caso, fornire informazioni sui soggetti che figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo: — nome; — indirizzo specifico del sito; — eventuale presenza dello status AEO.	
Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo effettuano lo screening della merce o posta aerea da trasportare da tale vettore aereo con destinazione UE o SEE? Specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società privata di handling; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	
7.2. Il soggetto può richiedere i controlli di sicurezza appropriati se lo screening è effettuato da uno dei soggetti sopra indicati?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare.	
7.3. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (per esempio supervisione, monitoraggio e controllo della qualità) il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati da tali fornitori di servizi nel modo richiesto?	
7.4. Quali modalità sono utilizzate per lo screening della merce e della posta aerea?	
Specificare, indicando in modo dettagliato i dispositivi utilizzati per lo screening della merce o posta aerea (fabbricante, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutte le modalità impiegate.	

▼M2

7.5. I dispositivi o le modalità (per esempio cani antiesplosivo) in uso figurano nel più recente elenco di conformità dell'UE, della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) o dell'autorità USA per la sicurezza dei trasporti (TSA)?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare.	
Se NO, fornire informazioni sull'approvazione dei dispositivi e sulla relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi alle norme UE in materia.	
7.6. I dispositivi sono utilizzati in conformità alle specifiche d'uso del fabbricante (CONOPS) e sono oggetto di prove (test) e manutenzione periodiche?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
7.7. Qualora impiegati, gli EDD sono soggetti a una formazione iniziale e periodica e a una procedura di approvazione e di controllo della qualità conforme a uno standard equivalente alle prescrizioni dell'UE o della TSA?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.	
7.8. Qualora siano impiegati EDD, la procedura di screening segue una metodologia di impiego equivalente agli standard UE o TSA?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.	
7.9. Nel corso dello screening viene presa in considerazione la natura della spedizione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere in che modo si garantisce che la metodologia di screening selezionata sia impiegata a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.	
7.10. Esiste una procedura per la risoluzione dell'allarme generato dai dispositivi per lo screening?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura di risoluzione dell'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti.	

▼**M2**

Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione.	
7.11. Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?	
SÌ o NO	
7.12. Esistono esenzioni non conformi all'elenco dell'Unione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare.	
7.13. L'accesso alla zona di screening è controllato per garantire che sia riservato unicamente al personale autorizzato e addestrato?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
7.14. Esiste un regime consolidato di controllo e/o prova (test) della qualità?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
7.15. Conclusione: la merce o posta aerea è sottoposta a screening mediante uno degli strumenti o delle metodologie di cui al punto 6.2.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 a un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che non contenga articoli proibiti?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 8

Merci e posta ad alto rischio

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in transito indiretto, da siti identificati dall'UE come ad alto rischio o che presentano manomissioni significative vanno considerate merci e posta ad alto rischio (HRCM). Tali spedizioni devono essere sottoposte a screening sulla base di istruzioni specifiche. Le origini dell'alto rischio e le istruzioni per lo screening sono fornite dalle autorità competenti UE o SEE che hanno designato gli ACC3. L'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che le merci e la posta ad alto rischio (HRCM) con destinazione UE o SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

▼**M2**

L'ACC3 deve rimanere in contatto con l'autorità competente responsabile per gli aeroporti UE o SEE verso i quali trasporta merci al fine di poter disporre delle informazioni più recenti relative all'individuazione della merce e posta ad alto rischio.

L'ACC3 deve applicare le stesse misure a prescindere dal fatto che riceva merci e posta ad alto rischio da un altro vettore aereo o mediante altri modi di trasporto.

Riferimento: punti 6.7 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: le HRCM che hanno ricevuto l'autorizzazione al trasporto con destinazione UE o SEE devono ricevere lo status di sicurezza «SHR», indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, in conformità ai requisiti per merci e posta ad alto rischio.

8.1. Il personale del vettore aereo responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quale merce o posta aerea va trattata come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
8.2. Il vettore aereo dispone di procedure per l'individuazione di merci e posta ad alto rischio (HRCM)?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
8.3. Le merci e la posta ad alto rischio sono soggette a procedure di screening HRCM conformemente alla legislazione UE?	
SÌ o NO	
Se NO, indicare le procedure applicate.	
8.4. Dopo lo screening, il vettore aereo rilascia una dichiarazione sullo status di sicurezza SHR nella documentazione che accompagna la spedizione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciato lo status di sicurezza e in quale documento.	
8.5. Conclusione: la procedura adottata dal vettore aereo è pertinente e sufficiente per garantire che tutte le merci e posta ad alto rischio (HRCM) siano state adeguatamente trattate prima del carico?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

▼M2

PARTE 9

Protezione

Obiettivo: l'ACC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce e la posta aerea con destinazione UE o SEE sia protetta dalle interferenze non autorizzate a partire dal punto in cui sono effettuati lo screening o altri controlli di sicurezza o dal punto di accettazione dopo l'esecuzione dello screening o dei controlli di sicurezza e fino al caricamento a bordo.

La protezione può essere garantita con modalità differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale addestrato ecc.) o tecnologico (CCTV, sistemi di allarme anti-intrusione ecc.).

La merce o posta aerea sicura con destinazione UE o SEE dovrebbe essere tenuta separata dalla merce o posta aerea che non lo è.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

9.1. La protezione della merce e posta aerea messa in sicurezza è garantita dal vettore aereo o per suo conto da un soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo?	
Se SÌ, specificare.	
Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo applicano misure di protezione della merce o posta aerea messa in sicurezza, da trasportare da tale vettore aereo con destinazione UE o SEE? specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società privata di handling; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	
9.2. Sono applicati controlli di sicurezza e misure di protezione per evitare manomissioni durante la procedura di screening?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
9.3. Sono adottate procedure per garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, sulla quale sono già stati effettuati i controlli di sicurezza, sia protetta da interferenze non autorizzate dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare in che modo è protetta.	
Se NO, specificare le ragioni.	

▼M2

9.4. Conclusioni: la protezione delle spedizioni è sufficientemente solida da prevenire interferenze illecite?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 10

Documentazione accompagnatoria

Obiettivo: l'ACC3 deve accertarsi che la documentazione che accompagna una spedizione sulla quale l'ACC3 ha effettuato i controlli di sicurezza (per esempio screening, protezione) contenga almeno:

a) il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta; nonché

b) il codice identificativo unico della spedizione, per esempio il numero della lettera di trasporto aereo (house o master), ove applicabile; nonché

c) il contenuto della spedizione; nonché

d) lo status di sicurezza, indicato come segue:

— «SPX», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, oppure

— «SCO», che significa che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure

— «SHR», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, per quanto riguarda i requisiti relativi all'alto rischio;

In assenza dell'agente regolamentato di un paese terzo, la dichiarazione sullo status di sicurezza può essere rilasciata dall'ACC3 o da un vettore aereo proveniente da uno dei paesi terzi esenti dal regime ACC3.

Se lo status di sicurezza è rilasciato dall'ACC3, il vettore aereo deve indicare anche i motivi di tale rilascio, come i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per esentare la spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione (CSD).

Qualora lo status di sicurezza e i documenti di accompagnamento siano stati accertati da un RA3 a monte o da un altro ACC3, l'ACC3 deve verificare, nell'ambito del processo di accettazione, che le suddette informazioni siano contenute nella documentazione di accompagnamento.

La documentazione che accompagna la spedizione può essere una lettera di trasporto aereo, una documentazione postale equivalente o una dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punto 6.3.2.6, lettera d), punti 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 e 6.8.3.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

▼M2

10.1. Il vettore aereo si assicura che la appropriata documentazione accompagnatoria sia definita e includa le informazioni richieste al punto 6.3.2.6, lettera d), e ai punti 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere il contenuto della documentazione.	
Se NO, spiegare perché e come le merci o la posta sono trattate come «sicure» dal vettore aereo se caricate su un aeromobile.	
10.2. La documentazione comprende il codice alfanumerico identificativo unico ACC3 del vettore?	
SÌ o NO	
Se NO, spiegarne i motivi.	
10.3. La documentazione specifica lo status di sicurezza delle merci e le modalità con cui è stato ottenuto?	
SÌ o NO	
Descrivere in che modo è specificato	
10.4. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione accompagnatoria che specifica il corretto status di sicurezza e tutte le informazioni necessarie?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 11

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le dieci parti precedenti della lista di controllo, il validatore della sicurezza aerea UE deve valutare se la verifica in loco corrisponde al contenuto della parte del programma di sicurezza del vettore aereo che descrive le misure per la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e se i controlli di sicurezza permettono di conseguire sufficientemente gli obiettivi elencati nella presente lista di controllo.

Le conclusioni possono comprendere uno dei seguenti quattro possibili casi principali:

▼**M2**

1) il programma di sicurezza del vettore aereo è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e la verifica in loco conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo; oppure

2) il programma di sicurezza del vettore aereo è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 ma la verifica in loco non conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo; oppure

3) il programma di sicurezza del vettore aereo non è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 ma la verifica in loco conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo; oppure

4) il programma di sicurezza del vettore aereo non è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e la verifica in loco non conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo.

11.1. Conclusione generale: indicare il caso che più si avvicina alla situazione convalidata.	
1, 2, 3 o 4	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	
Osservazioni del vettore aereo	

Nome del validatore:

Data:

Firma:

▼M2

ALLEGATO

Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati

Comunicare il nome del soggetto, il nome e la posizione del referente e la data della visita o del colloquio.

Nome del soggetto	Nome del referente	Posizione del referente	Data della visita o del colloquio

APPENDICE 6-C4

LISTA DI CONTROLLO DEI MITTENTI CONOSCIUTI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE

I soggetti dei paesi terzi hanno la possibilità di diventare parte della catena logistica sicura di un ACC3 (*vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo*) presentando domanda di designazione in quanto mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (KC3). Per KC3 si intende un soggetto che tratta merci situato in un paese terzo, sottoposto a convalida e approvato in base a una convalida ai fini della sicurezza aerea UE.

Il KC3 deve accertarsi che sulle spedizioni destinate all'Unione ([1]) siano effettuati i controlli di sicurezza e che esse siano protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati tali controlli di sicurezza fino al trasferimento a un ACC3 o a un agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3).

I requisiti essenziali per trasportare merce o posta aerea nell'Unione (UE) o in Islanda, Norvegia e Svizzera sono stabiliti dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

La lista di controllo è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza aerea UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE ([2]) dal soggetto che ha presentato domanda di designazione KC3 o sotto la sua responsabilità. La lista di controllo va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera a), di tale allegato, il validatore della sicurezza aerea UE deve servirsi della lista di controllo dell'ACC3.

([1]) Gli Stati membri dell'Unione sono: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria.

([2]) Ai fini della presente lista di controllo per la convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce o posta aerea con destinazione UE o SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce o posta aerea verso l'UE e verso l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

▼M2

La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco. La relazione di convalida deve comprendere almeno le seguenti parti integranti:

— la lista di controllo completa firmata dal validatore della sicurezza aerea UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida; nonché

— la dichiarazione di impegni [appendice 6-H3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché

— una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza aerea UE.

L'integrità della relazione di convalida deve essere comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza aerea UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida.

Il KC3 deve poter utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3 e gli RA3.

La relazione di convalida deve essere redatta in lingua inglese.

Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate in base ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, le norme di base utilizzate sono gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARP) di cui all'annesso 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e le linee guida contenute nel manuale per la sicurezza aerea ICAO (documento ICAO 8973 — riservato).

Istruzioni per la compilazione:

1) Tutte le parti applicabili e pertinenti della lista di controllo devono essere compilate in conformità al modello commerciale e alle operazioni effettuate dal soggetto in corso di convalida. L'eventuale assenza di informazioni va motivata.

2) Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza aerea UE deve stabilire se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Organizzazione e responsabilità

1.1. Data/date della convalida	
Indicare la data per esteso, per esempio dallo 1.10.2012 allo 2.10.2012	
gg/mm/aaaa	
1.2. Data della convalida precedente, se del caso.	
gg/mm/aaaa	

▼**M2**

Numero di registrazione KC3 precedente, se disponibile.	
Certificato AEO, oppure status C-TPAT o altre certificazioni, se disponibili.	
1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza aerea	
Nome	
Società/organizzazione/autorità	
Codice alfanumerico identificativo unico (UAI)	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
1.4. Nome del soggetto	
Nome	
Numero di registrazione della società (per esempio numero di iscrizione nel registro delle imprese, se del caso)	
Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	
1.5. Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare)	
Numero/unità/edificio	

▼**M2**

Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	
1.6. Natura delle attività commerciali — Tipologia di merce trattata	
Che tipo di attività commerciale/i o di merce è trattata nei locali del richiedente?	
1.7. Indicare se il richiedente è responsabile di una delle seguenti attività:	
a) produzione; b) imballaggio; c) stoccaggio; d) spedizione; e) altro, specificare	
1.8. Numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito	
Numero	
1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce o posta aerea nel paese terzo	
Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità del mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE

Obiettivo: tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE deve essere sottoposta a controlli di sicurezza. La merce e la posta consegnate da un KC3 a un ACC3 o a un RA3 possono essere accettate come merce o posta sicura solo se il KC3 effettua i suddetti controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti della presente lista di controllo che seguono.

Il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano effettuati su tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, e che la merce o posta sicura sia protetta fino alla consegna a un ACC3 o a un RA3. I controlli di sicurezza devono garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se NO, passare direttamente al punto 2.5.	
2.2. Informazioni sul programma di sicurezza del soggetto	
Data — indicare la data per esteso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma di sicurezza è stato presentato all'autorità competente dello Stato in cui si trova il soggetto e/o da essa approvato? Se SÌ, descrivere la procedura.	
2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella lista di controllo (parti da 4 a 11)?	
SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	
2.4. Il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura atta a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce o alla posta aerea con destinazione UE o SEE prima che sia trasferita ad un ACC3 o ad un RA3?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	
2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (per esempio strumenti, istruzioni) che garantisce che i controlli di sicurezza necessari siano eseguiti?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere il sistema di gestione e indicare se è approvato, verificato o fornito dall'autorità competente o da altro soggetto.	
Se NO, illustrare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste.	

▼M2

2.7. Conclusioni e osservazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 3

Merce o posta aerea identificabile come tale

Obiettivo: stabilire il momento o il luogo in cui la merce o posta diventa identificabile come merce o posta aerea.

3.1. Mediante ispezione dell'area di produzione, imballaggio, stoccaggio, selezione, spedizione e di qualsiasi altra area pertinente, stabilire quando e come una spedizione di merce o posta aerea con destinazione UE o SEE diventa identificabile come tale.	
Fornire una descrizione.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

Nelle parti da 6 a 9 occorre fornire informazioni dettagliate sulla protezione da interferenze non autorizzate o manomissioni della merce o posta aerea identificabile come tale.

PARTE 4

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: al fine di garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, il KC3 deve selezionare personale responsabile e competente per il lavoro sul campo ai fini della messa in sicurezza della merce o della posta aerea. Il personale che può accedere alla merce da trasportare per via aerea identificabile come tale deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente addestrato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti ecc.) che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea alle quali i controlli di sicurezza sono in corso di applicazione o sono stati applicati:

a) sia stato sottoposto a controlli iniziali e periodici preliminari all'assunzione o a controlli dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida; nonché

b) abbia completato, e successivamente ripetuto, una formazione iniziale sulla sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida.

▼**M2**

Nota:

— per «controllo dei precedenti personali» si intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza o per poter accedere senza scorta a un'area sterile (definizione di cui all'annesso 17 dell'ICAO);

— un controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno durante gli ultimi cinque anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno negli ultimi cinque anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

4.1. È prevista una procedura atta a garantire per verificare che tutto il personale che può accedere alla merce o posta aerea identificabile come tale è soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	
4.2. La procedura in oggetto comprende:	
☐ controllo dei precedenti personali; ☐ controllo preliminare all'assunzione; ☐ controllo dei precedenti penali; ☐ colloqui; ☐ altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
4.3. Esiste una procedura atta a garantire che la persona responsabile dell'esecuzione e supervisione dei controlli di sicurezza in loco sia stata sottoposta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?	
SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	

▼M2

4.4. La procedura in oggetto comprende:	
☐ controllo dei precedenti personali; ☐ controllo preliminare all'assunzione; ☐ controllo dei precedenti penali; ☐ colloqui; ☐ altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
4.5. Il personale che può accedere alla merce o posta aerea identificabile come tale riceve una formazione prima di ottenere l'accesso a tale merce o posta?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata della formazione.	
4.6. Il personale di cui al punto 4.5 riceve una formazione periodica?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica.	
4.7. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia stato adeguatamente selezionato e addestrato a un livello sufficiente da essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 5

Sicurezza materiale

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

▼**M2**

Il soggetto deve dar prova della protezione del proprio sito o dei propri locali nonché della presenza di procedure pertinenti di controllo d'accesso. È essenziale che l'accesso all'area in cui la merce o posta aerea è trattata o stoccata sia controllato. Tutte le porte, le finestre e gli altri punti d'accesso a merce o posta aerea sicura e con destinazione UE o SEE devono essere messi in sicurezza o sottoposti a controllo d'accesso.

La sicurezza materiale può consistere negli elementi seguenti (elenco non esaustivo):

— ostacoli materiali quali recinzioni o barriere;

— tecnologia che si avvale di sistemi d'allarme e/o di telecamere a circuito chiuso (CCTV);

— sicurezza umana, ossia personale destinato alle attività di sorveglianza.

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

5.1. Tutti i punti d'accesso a merce o posta aerea identificabile come tale sono sottoposti a controllo d'accesso e l'accesso è limitato alle persone autorizzate?	
SÌ o NO	
Se SÌ, in che modo è controllato l'accesso? Precisare e descrivere. Sono possibili risposte multiple: ☐ da personale di sicurezza; ☐ da altro personale; ☐ tramite controlli manuali se le persone sono autorizzate ad accedere all'area; ☐ tramite sistemi elettronici di controllo dell'accesso; ☐ altro (precisare).	
Se SÌ, come ci si accerta che una persona è autorizzata ad accedere all'area? Precisare e descrivere. Sono possibili risposte multiple: — uso di un documento identificativo della società; — uso di un altro tipo di documento d'identità, ad esempio passaporto o patente di guida; — elenco delle persone autorizzate a disposizione del personale (di sicurezza); — autorizzazione elettronica, ad esempio tramite un microcircuito integrato; — distribuzione di chiavi o codici d'accesso solo a personale autorizzato; — altro (precisare).	

▼M2

5.2. Tutti i punti d'accesso alla merce o posta aerea identificabile come tale sono messi in sicurezza, compresi i punti d'accesso non usati sistematicamente e quelli non usati di solito come punti d'accesso, quali le finestre?	
SÌ o NO	
Se SÌ, in che modo questi punti sono messi in sicurezza? Precisare e descrivere. Sono possibili risposte multiple: — presenza di personale di sicurezza; — sistemi elettronici di controllo d'accesso che consentono l'accesso a una persona per volta; — barriere, per esempio serrande o serrature; — sistemi di telecamere a circuito chiuso (CCTV) — sistemi per il rilevamento delle intrusioni.	
5.3. Esistono misure supplementari volte a rafforzare la sicurezza dei locali in generale?	
SÌ o NO	
Se SÍ, precisare e descrivere quali: ☐ recinzioni o barriere ☐ sistemi di telecamere a circuito chiuso (CCTV) ☐ sistemi per il rilevamento delle intrusioni. ☐ sorveglianza e pattugliamento ☐ altro (precisare).	
5.4. L'edificio è una costruzione solida?	
SÌ o NO	
5.5. Conclusione: le misure adottate dal soggetto sono sufficienti a impedire l'accesso non autorizzato alle parti del sito e ai locali in cui è trattata o stoccata merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

▼M2

PARTE 6

Produzione

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di produzione. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di produzione è sorvegliato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso della produzione, il soggetto deve dimostrare che sono state adottate misure per proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di produzione.

6.1. L'accesso all'area di produzione è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	
6.2. Il processo di produzione è sorvegliato?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo è sorvegliato.	
6.3. Sono attuati controlli per prevenire manomissioni in fase di produzione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
6.4. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE da interferenze non autorizzate o manomissioni durante la produzione?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 7

Imballaggio

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di imballaggio. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

▼**M2**

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di imballaggio è controllato e che il processo di imballaggio è sorvegliato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso dell'imballaggio, il soggetto deve dimostrare che sono state adottate misure atte a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase. Tutti i prodotti finiti devono essere sottoposti a controllo prima dell'imballaggio.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di imballaggio.

7.1. L'accesso all'area di imballaggio è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	
7.2. Il processo di imballaggio è sorvegliato?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo è sorvegliato.	
7.3. Sono applicati controlli per evitare manomissioni in fase di imballaggio?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
7.4. Descrivere l'imballaggio esterno finito:	
a) l'imballaggio esterno finito è robusto?	
SÌ o NO	
Fornire una descrizione.	
b) l'imballaggio esterno finito è tale da evidenziare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare con quale processo l'imballaggio è reso tale da evidenziare eventuali manomissioni, ad esempio tramite sigilli numerati, timbri speciali o un nastro di sicurezza.	
Se NO, indicare le misure di protezione adottate per garantire l'integrità delle spedizioni.	
7.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE da interferenze non autorizzate o manomissioni durante l'imballaggio?	
SÌ o NO	

▼**M2**

Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 8

Stoccaggio

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante lo stoccaggio. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di stoccaggio è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE durante lo stoccaggio, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure atte a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di stoccaggio.

8.1. L'accesso all'area di stoccaggio è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	
8.2. La merce o posta aerea finita e imballata è stoccata in condizioni sicure ed è sottoposta a controlli per rilevare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
Se NO, indicare in che modo il soggetto garantisce che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, finita e imballata, è protetta da interferenze non autorizzate e manomissioni.	
8.3. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE da interferenze non autorizzate o manomissioni durante lo stoccaggio?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	

▼**M2**

Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 9

Spedizione

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di spedizione. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di spedizione è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso della spedizione, il soggetto deve dimostrare che sono state adottate misure atte a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di spedizione.

9.1. L'accesso all'area di spedizione è controllato e limitato alle persone autorizzate?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	
9.2. Chi ha accesso all'area di spedizione? Sono possibili risposte multiple:	
☐ dipendenti del soggetto; ☐ autisti; ☐ visitatori; ☐ appaltatori; ☐ altro (specificare).	
9.3. Il processo di spedizione è sorvegliato?	
SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo è sorvegliato.	
9.4. Sono applicati controlli per evitare manomissioni nell'area di spedizione?	
SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
9.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di spedizione?	
SÌ o NO	

▼M2

Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 10

Spedizioni da altre fonti

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che la merce o posta non originata da lui stesso non sia trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il KC3 può trasmettere a un RA3 o a un ACC3 spedizioni non originate da lui stesso purché siano rispettate le seguenti condizioni:

a) siano separate dalle spedizioni originate da lui stesso; nonché

b) l'origine sia chiaramente indicata sulla spedizione o sulla documentazione accompagnatoria.

Tali spedizioni devono essere sottoposte a screening da parte di un RA3 o di un ACC3 prima di essere caricate su un aeromobile.

10.1. Il soggetto accetta spedizioni di merce o posta destinata al trasporto per via aerea da altri soggetti?	
SÌ o NO	
Se SÌ, in che modo tali spedizioni sono tenute separate dalla merce o posta propria della società e in che modo sono identificate presso l'agente regolamentato/trasportatore?	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 11

Documentazione

Obiettivo: il KC3 deve accertarsi che la documentazione che accompagna una spedizione sulla quale ha effettuato i controlli di sicurezza (per esempio protezione) indichi almeno:

a) il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta; nonché

b) il contenuto della spedizione.

La documentazione che accompagna la spedizione può avere formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punto 6.8.3.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

▼**M2**

11.1. Il soggetto si assicura che sia definita la documentazione di accompagnamento appropriata, contenente il codice UAI attribuito dall'autorità competente responsabile della designazione e una descrizione della spedizione?	
SÌ o NO	
Se NO, precisare.	
11.2. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con la documentazione di accompagnamento adeguata?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 12

Trasporto

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il trasporto. Se tale merce o posta non è protetta, non deve essere accettata da un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Durante il trasporto, il KC3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche laddove il trasporto sia effettuato per suo conto da un altro soggetto, ad esempio uno spedizioniere. Sono esclusi i casi in cui le spedizioni siano trasportate sotto la responsabilità di un ACC3 o RA3.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE durante il trasporto.

12.1. Come è trasportata la merce o posta aerea fino all'ACC3 o al RA3?	
a) trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?	
SÌ o NO	
b) trasporto assicurato da un ACC3 o da un RA3?	
SÌ o NO	
c) da appaltatore del soggetto sottoposto a convalida?	
SÌ o NO	

▼M2

12.2. L'imballaggio della merce o posta aerea è tale da evidenziare eventuali manomissioni?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come?	
12.3. Il veicolo è sigillato o chiuso a chiave prima del trasporto?	
SÌ o NO	
Se SÌ, come?	
12.4. Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati?	
SÌ o NO	
Se SÌ, specificare le modalità	
12.5. Se del caso, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione?	
SÌ o NO	
12.6. La persona che trasporta le merci è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e a formazione di sensibilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce o posta aerea messa in sicurezza, o entrambe?	
SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (per esempio controllo preliminare all'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e che tipo di formazione (per esempio formazione di sensibilizzazione alla sicurezza ecc.).	
12.7. Conclusione: le misure sono sufficienti a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate durante il trasporto?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 13

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le dodici parti precedenti della lista di controllo, il validatore della sicurezza aerea UE deve valutare se la verifica in loco conferma l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente lista di controllo per la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE.

▼**M2**

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza aerea UE conclude che il soggetto:

1) ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco;

2) non ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce o posta aerea con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un altro RA3 senza che sia sottoposta a screening da parte di un soggetto autorizzato. Al soggetto in questione viene trasmessa una copia della lista di controllo completa, con l'indicazione delle lacune constatate.

Il validatore della sicurezza aerea UE deve tener presente che la valutazione è basata su una metodologia di conformità in funzione dell'obiettivo.

12.1. Conclusione generale: indicare il caso che più si avvicina alla situazione convalidata.	
1 o 2	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	
Osservazioni del soggetto	

Nome del validatore:

Data:

Firma:

▼M2

ALLEGATO

Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati

Comunicare il nome del soggetto, il nome e la posizione del referente e la data della visita o del colloquio.

Nome del soggetto	Nome del referente	Posizione del referente	Data della visita o del colloquio

▼M15

_____

▼B

APPENDICE 6-E

DICHIARAZIONE DEL TRASPORTATORE

In conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e ai suoi atti di esecuzione,

▼M16

in occasione della raccolta, del trasporto, dello stoccaggio e della consegna di merce/posta aerea alla quale sono stati applicati i controlli di sicurezza [a nome di *nome dell'agente regolamentato/vettore aereo che effettua i controlli di sicurezza sulla merce o sulla posta/mittente conosciuto*], confermo che verranno rispettate le seguenti procedure di sicurezza:

▼M15

— tutto il personale che trasporta merce e posta avrà ricevuto la necessaria formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7. Inoltre, se ha anche accesso non controllato a merce e posta sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza, tale personale dovrà aver seguito una formazione sulla sicurezza in conformità al punto 11.2.3.9;

([1]) 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

▼B

— verrà verificata l'integrità di tutto il personale selezionato che avrà accesso alla merce/posta aerea. Tale verifica deve comprendere almeno un controllo dell'identità (se possibile fotografico attraverso la carta d'identità, la patente di guida o il passaporto) e un controllo del curriculum vitae e/o delle referenze presentate,

— gli scompartimenti di carico nei veicoli verranno sigillati o chiusi a chiave. I veicoli coperti da telone verranno protetti ai fini della sicurezza con cavi TIR. Le zone di carico di veicoli a fondo piatto verranno tenute sotto osservazione in occasione del trasporto di merci via aerea,

— immediatamente prima delle operazioni di carico, lo scompartimento di carico verrà ispezionato e protetto fino al completamento delle suddette operazioni di carico,

— ciascun autista dovrà recare con sé una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altro documento, munito di fotografia personale, che sia stato rilasciato dalle autorità nazionali o da esse riconosciuto,

— gli autisti non effettueranno soste che non siano programmate tra la raccolta del carico e la sua consegna. Quando ciò sia inevitabile, l'autista controllerà la sicurezza del carico e l'integrità dei lucchetti e/o dei sigilli al suo ritorno. Se l'autista rinviene segni di interferenze, ne informerà il suo supervisore e notificherà la circostanza al momento della consegna della merce/posta aerea al luogo di consegna,

— il trasporto non sarà subappaltato a terzi, a meno che il terzo:

▼M16

a) abbia un contratto di autotrasporto con l'agente regolamentato o con il mittente conosciuto responsabile del trasporto [stesso nome]; oppure

▼B

b) sia riconosciuto o certificato dall'autorità competente; oppure

▼M16

c) abbia un contratto di autotrasporto con il sottoscritto trasportatore che prevede che il terzo non subappalterà ulteriormente e applichi le procedure di sicurezza contenute nella presente dichiarazione. Il sottoscritto trasportatore mantiene la piena responsabilità dell'intero trasporto per conto dell'agente regolamentato o del mittente conosciuto; nonché

▼B

— non saranno subappaltati altri servizi (ad esempio lo stoccaggio) a terzi diversi da un agente regolamentato o un soggetto che sia stato abilitato o riconosciuto e incluso nell'elenco dei prestatori di tali servizi redatto dall'autorità competente.

▼B

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Denominazione e sede della società:

Data:

Firma:

▼M7

APPENDICE 6-F

MERCI E POSTA

6-Fi

PAESI TERZI NONCHÉ ALTRI PAESI E TERRITORI AI QUALI, IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 355 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA, NON SI APPLICA LA PARTE TERZA, TITOLO VI, DI TALE TRATTATO E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI IN MATERIA DI SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Per quanto riguarda le merci e la posta i seguenti paesi terzi si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile:

Montenegro

▼M13

Repubblica di Serbia

▼M7

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni che indicano che le norme di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato, che hanno un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione, non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, attestanti che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo o da altro paese o territorio interessato è ripristinata.

6-Fii

I PAESI TERZI NONCHÉ ALTRI PAESI E TERRITORI AI QUALI, IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 355 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA, NON SI APPLICA LA PARTE TERZA, TITOLO VI, DI TALE TRATTATO E PER I QUALI NON È RICHIESTA LA DESIGNAZIONE ACC3, SONO ELENCATI NELLA DECISIONE DI ESECUZIONE C(2015)8005 DELLA COMMISSIONE

6-Fiii

ATTIVITÀ DI CONVALIDA DI PAESI TERZI NONCHÉ DI ALTRI PAESI E TERRITORI AI QUALI, IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 355 DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA, NON SI APPLICA LA PARTE TERZA, TITOLO VI, DI TALE TRATTATO, RICONOSCIUTE EQUIVALENTI ALLA CONVALIDA DELLA SICUREZZA AEREA UE

Non è stata ancora adottata alcuna disposizione.

▼B

APPENDICE 6-G

DISPOSIZIONI RELATIVE A MERCI E POSTA PROVENIENTI DA PAESI TERZI

Il programma di sicurezza ACC3 deve indicare, nella forma opportuna e per ogni singolo aeroporto di un paese terzo o in un documento generico che specifichi le eventuali variazioni intervenute presso gli aeroporti del suddetto paese terzo:

a) la descrizione delle misure adottate per la merce e la posta aerea;

b) le procedure di accettazione;

c) lo schema e i criteri per agenti regolamentati;

d) lo schema e i criteri per mittenti conosciuti;

e lo schema e i criteri per mittenti responsabili;

f) le norme per lo screening;

g) i siti per lo screening;

h) i dettagli relativi ai dispositivi per lo screening;

i) i dettagli relativi all'operatore o al fornitore di servizi;

j) l'elenco di esenzioni dallo screening di sicurezza;

k) il trattamento destinato alla merce e alla posta aerea ad alto rischio.

▼M2

APPENDICE 6-H1

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — ACC3 CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE

In nome e per conto di [nome del vettore aereo] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE o SEE in relazione alle norme di sicurezza elencate nella lista di controllo o cui si fa riferimento nella stessa.

[Nome del vettore aereo] può essere designato «vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo» (ACC3) soltanto dopo che una relazione di convalida della sicurezza aerea UE sia stata presentata a tal fine all'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea o dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera, e sia stata accettata dalle stesse, e le informazioni relative all'ACC3 siano state inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Se l'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione o la Commissione europea identifica una non conformità delle misure di sicurezza cui è fatto riferimento nella relazione, a [nome del vettore aereo] può essere revocata la designazione come ACC3 già ottenuta per l'aeroporto in questione, il che impedirà a [nome del vettore aereo] di trasportare merce o posta aerea dallo stesso aeroporto con destinazione UE o SEE.

La relazione ha una validità di cinque anni e pertanto scade al più tardi il ….

In nome e per conto di [vettore aereo] dichiaro quanto segue:

▼M2

1) [Nome del vettore aereo] accetta che vengano eseguite le opportune attività di follow-up al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione,

2) Mi impegno a trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 15 giorni lavorativi, all'autorità competente le informazioni dettagliate pertinenti qualora:

   a) si verifichino cambiamenti alle attività del programma di sicurezza di [nome del vettore aereo];

   b) la responsabilità generale in materia di sicurezza sia attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.7 dell'appendice 6-C3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998;

   c) vi siano modifiche ai locali o alle procedure che possono avere un impatto significativo sulla sicurezza;

   d) il vettore aereo cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea con destinazione nell'Unione europea o non possa più soddisfare i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione convalidati nella presente relazione.

3) [Nome del vettore aereo] manterrà il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella lista di controllo e, se del caso, adotterà e applicherà le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come ACC3 qualora le norme di sicurezza siano state identificate come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del vettore aereo].

4) [Nome del vettore aereo] informerà l'autorità competente responsabile della designazione qualora non sia in grado di richiedere, ottenere o garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza appropriati alla merce o posta accettata per il trasporto con destinazione UE o SEE oppure non sia in grado di effettuare un'efficace supervisione della catena logistica.

In nome e per conto di [nome del vettore aereo] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-H2

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE REGOLAMENTATO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE (RA3)

In nome e per conto di [nome del soggetto] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE o SEE in relazione alle norme di sicurezza elencate nella lista di controllo o cui si fa riferimento nella stessa.

[Nome del soggetto] può essere designato «agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE» (RA3) soltanto dopo che una relazione di convalida della sicurezza aerea UE sia stata presentata a tal fine all'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea o dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera, e sia stata accettata dalle stesse, e le informazioni relative all'RA3 siano state inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

▼M2

Se l'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione o la Commissione europea identifica una non conformità delle misure di sicurezza cui è fatto riferimento nella relazione, a [nome del soggetto] può essere revocata la designazione come RA3 già ottenuta per i locali in questione, il che impedirà a [nome del soggetto] di consegnare merce o posta aerea messa in sicurezza con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un altro RA3.

La relazione ha una validità di tre anni e pertanto scade al più tardi il ….

In nome e per conto di [nome del soggetto] dichiaro quanto segue:

1) [nome del soggetto] accetta che vengano eseguite le opportune attività di follow-up al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione.

2) Mi impegno a trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 15 giorni lavorativi, all'autorità competente le informazioni dettagliate pertinenti qualora:

   a) si verifichino cambiamenti alle attività del programma di sicurezza di [nome del soggetto];

   b) la responsabilità generale in materia di sicurezza sia attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.9 dell'appendice 6-C2 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998;

   c) vi siano modifiche ai locali o alle procedure che possono avere un impatto significativo sulla sicurezza;

   d) la società cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea con destinazione nell'Unione europea o non possa più soddisfare i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione convalidati nella presente relazione.

3) [Nome del soggetto] manterrà il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella lista di controllo e, se del caso, adotterà e applicherà le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come RA3 qualora le norme di sicurezza siano state identificate come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del soggetto].

4) [Nome del soggetto] informerà gli ACC3 e gli RA3 cui consegna merce e posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome del soggetto] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione.

In nome e per conto di [nome del soggetto] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-H3

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — MITTENTE CONOSCIUTO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE (KC3)

In nome e per conto di [nome del soggetto] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE o SEE in relazione alle norme di sicurezza elencate nella lista di controllo o cui si fa riferimento nella stessa.

▼M2

[Nome del soggetto] può essere designato «mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE» (KC3) soltanto dopo che una relazione di convalida della sicurezza aerea UE sia stata presentata a tal fine all'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea o dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera, e sia stata accettata dalle stesse, e le informazioni relative al KC3 siano state inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Se l'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione o la Commissione europea identifica una non conformità delle misure di sicurezza cui è fatto riferimento nella relazione, a [nome del soggetto] può essere revocata la designazione come KC3 già ottenuta per i locali in questione, il che impedirà a [nome del soggetto] di consegnare merce o posta aerea messa in sicurezza con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un RA3.

La relazione ha una validità di tre anni e pertanto scade al più tardi il ….

In nome e per conto di [nome del soggetto] dichiaro quanto segue:

1) [nome del soggetto] accetta che vengano eseguite le opportune attività di follow-up al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione;

2) Mi impegno a trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 15 giorni lavorativi, all'autorità competente le informazioni dettagliate pertinenti qualora:

   a) si verifichino cambiamenti alle attività del programma di sicurezza di [nome del soggetto];

   b) la responsabilità generale in materia di sicurezza sia attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.9 dell'appendice 6-C4 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998;

   c) vi siano modifiche ai locali o alle procedure che possono avere un impatto significativo sulla sicurezza;

   d) la società cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea con destinazione nell'Unione europea o non possa più soddisfare i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione convalidati nella presente relazione.

3) [Nome del soggetto] manterrà il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella lista di controllo e, se del caso, adotterà e applicherà le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come KC3 qualora le norme di sicurezza siano state identificate come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del soggetto].

4) [Nome del soggetto] informerà gli ACC3 e gli RA3 cui consegna merce e posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome del soggetto] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione.

In nome e per conto di [nome del soggetto] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

▼B

APPENDICE 6-I

Le disposizioni relative alle merci ad alto rischio sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 6-J

Le disposizioni relative all'uso dei dispositivi per lo screening sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

7. **POSTA E MATERIALE DEL VETTORE AEREO**

7.0. DISPOSIZIONI GENERALI

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

7.1. POSTA E MATERIALE DEL VETTORE AEREO DA CARICARE A BORDO DI UN AEROMOBILE

7.1.1. Prima di essere caricati nella stiva di un aeromobile, la posta e il materiale del vettore aereo devono essere sottoposti a screening e protetti conformemente a quanto indicato al capitolo 5 oppure sottoposti ai controlli di sicurezza e protetti conformemente a quanto indicato al capitolo 6.

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

7.1.3. La posta e il materiale del vettore aereo che devono essere caricati su un aeromobile sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

7.2. MATERIALE DEL VETTORE AEREO UTILIZZATO PER IL TRATTAMENTO DI PASSEGGERI E BAGAGLI

7.2.1. Il materiale del vettore aereo utilizzato per il trattamento di passeggeri e bagagli e che potrebbe essere utilizzato per compromettere la sicurezza aerea deve essere protetto o mantenuto sotto sorveglianza al fine di impedire l'accesso non autorizzato.

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

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

7.2.3. I sistemi di controllo delle partenze e i sistemi di check-in devono essere gestiti in modo da impedire l'accesso non autorizzato.

I sistemi di check-in automatico messi a disposizione dei passeggeri vengono considerati come accesso autorizzato a tali sistemi.

▼B

8. **PROVVISTE DI BORDO**

8.0. DISPOSIZIONI GENERALI

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

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

a) bagaglio a mano; nonché

b) oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri; nonché

c) posta e materiale del vettore aereo.

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

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

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

8.0.4. L'elenco degli articoli proibiti nelle provviste di bordo è lo stesso di quello riportato nell'appendice 1-A. Gli articoli proibiti devono essere trattati in conformità al punto 1.6.

8.1. CONTROLLI DI SICUREZZA

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

8.1.1.1. ►**M15** Le provviste di bordo devono essere sottoposte a screening da parte di un vettore aereo, un fornitore regolamentato o un operatore aeroportuale, o per loro conto, prima di essere portate in un'area sterile, a meno che: ◄

a) siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da un vettore aereo che le consegna al proprio aeromobile e siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla loro consegna a bordo dell'aeromobile; oppure

b) siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da un fornitore regolamentato e siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino all'arrivo nell'area sterile o, se del caso, fino alla consegna al vettore aereo o a un altro fornitore regolamentato; oppure

c) siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da un fornitore conosciuto e siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla consegna al vettore aereo o a un fornitore regolamentato.

▼B

8.1.1.2. Qualora vi sia ragione di ritenere che le provviste di bordo sottoposte a controlli di sicurezza siano state manomesse o non siano state protette da interferenze non autorizzate dopo l'effettuazione di tali controlli, esse vengono sottoposte a screening prima di essere autorizzate all'ingresso nelle aree sterili.

8.1.1.3. I controlli di sicurezza delle provviste di bordo sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

8.1.2. **Screening**

8.1.2.1. Quando si procede allo screening delle provviste di bordo, gli strumenti o le metodologie impiegati devono tener conto della natura delle forniture ed essere di un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che tali forniture non nascondano articoli proibiti.

8.1.2.2. Lo screening delle provviste di bordo è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

8.1.2.3. Sono applicati i seguenti strumenti o le seguenti modalità di screening, individualmente o in combinazione tra di loro:

a) controllo visivo;

b) ispezione manuale;

c) apparecchiature a raggi X;

d) sistemi EDS;

e) dispositivi ETD, in combinazione con la lettera a);

▼M16

f) cani antiesplosivo, in combinazione con il controllo di cui alla lettera a);

g) dispositivi EVD applicati in conformità alle pertinenti disposizioni di cui all'appendice 6-J e in combinazione con la lettera a).

▼B

Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire se l'oggetto contenga o no articoli proibiti, l'oggetto deve essere respinto o sottoposto ad un ulteriore screening fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

8.1.3. **Approvazione dei fornitori regolamentati**

8.1.3.1. I fornitori regolamentati devono essere approvati dall'autorità competente.

L'approvazione come fornitore regolamentato è relativa ad un sito specifico.

Ogni soggetto che svolga i controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5 ed effettui la consegna di provviste di bordo direttamente all'aeromobile deve essere approvato come fornitore regolamentato. Ciò non vale per un vettore aereo che provvede esso stesso ai controlli di sicurezza e che effettua consegne di forniture solo ai propri aeromobili.

8.1.3.2. Per l'approvazione dei fornitori regolamentati si applica la seguente procedura:

a) il soggetto chiede l'approvazione dell'autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il suo sito al fine di ottenere lo status di fornitore regolamentato.

Il richiedente presenta all'autorità competente interessata un programma di sicurezza. Tale programma descrive le modalità e le procedure che il fornitore deve seguire per conformarsi ai requisiti di cui al punto 8.1.5. Il programma descrive altresì le modalità mediante le quali il fornitore vigila sul rispetto di tali modalità e procedure.

Il richiedente presenta inoltre la «Dichiarazione di impegni — fornitore regolamentato di provviste di bordo» contenuta nell'appendice 8-A. Tale dichiarazione viene firmata dal rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza.

▼M15

La dichiarazione firmata deve indicare chiaramente l'ubicazione del sito o dei siti cui si riferisce ed essere conservata dall'autorità competente interessata;

▼B

b) l'autorità competente, o un validatore della sicurezza aerea UE che agisce a suo nome, esamina il programma di sicurezza e procede successivamente ad una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente ottempera ai requisiti di cui al punto 8.1.5;

▼M2

c) se reputa soddisfacenti le informazioni fornite conformemente alle lettere a) e b), l'autorità competente deve accertarsi che le coordinate del fornitore regolamentato siano inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica entro il giorno lavorativo successivo. Quando effettua la registrazione nella banca dati l'autorità competente deve assegnare ad ogni sito approvato un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard. Se l'autorità competente non ritiene soddisfacenti le informazioni trasmesse, ne deve notificare immediatamente le ragioni al soggetto che ha chiesto l'approvazione come fornitore regolamentato;

d) un fornitore regolamentato non viene considerato approvato fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica».

▼B

8.1.3.3. Un fornitore regolamentato viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a cinque anni. Ciò comprende una verifica in loco al fine di valutare se il fornitore regolamentato ottemperi ancora ai requisiti di cui al punto 8.1.5.

Un'ispezione effettuata presso i locali del fornitore regolamentato dall'autorità competente conformemente al proprio programma nazionale di controllo della qualità può essere considerata una verifica in loco, purché presupponga la verifica di tutti i requisiti di cui al punto 8.1.5.

8.1.3.4. Se l'autorità competente ritiene che il fornitore regolamentato non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 8.1.5, ritira lo status di fornitore regolamentato per i siti specificati.

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

8.1.4. **Designazione dei fornitori conosciuti**

8.1.4.1. Ogni soggetto («il fornitore») che svolga i controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5 ed effettui la consegna di provviste di bordo, ma non direttamente all'aeromobile, viene designato come fornitore conosciuto dall'operatore o dal soggetto al quale effettua le forniture («il soggetto designante»). Questo non vale per un fornitore regolamentato.

8.1.4.2. Al fine di essere designato come fornitore conosciuto, il fornitore è tenuto a trasmettere al soggetto designante:

▼M15

a) la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di provviste di bordo» contenuta nell'appendice 8-B. Tale dichiarazione deve indicare chiaramente l'ubicazione del sito o dei siti cui si riferisce ed essere firmata dal rappresentante legale; nonché

▼B

b) il programma di sicurezza concernente i controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5.

8.1.4.3. Tutti i fornitori conosciuti devono essere designati sulla base di convalide:

a) della pertinenza e completezza del programma di sicurezza per quanto riguarda il punto 8.1.5; nonché

b) dell'attuazione del programma di sicurezza senza carenze.

▼B

Se l'autorità competente o il soggetto designante ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 8.1.5, il soggetto designante ritira immediatamente lo status di fornitore conosciuto.

8.1.4.4. L'autorità competente definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, se le convalide del programma di sicurezza e della sua attuazione devono essere effettuate da un auditor nazionale, un validatore della sicurezza aerea UE, o un soggetto che agisca per conto del soggetto designante nominato e formato a tale scopo.

Le convalide devono essere registrate e, se non altrimenti specificato nella presente normativa, devono essere effettuate prima della designazione e successivamente ripetute ogni due anni.

Se la convalida non è fatta per conto del soggetto designante tutte le registrazioni devono essere messe a sua disposizione.

8.1.4.5. La convalida dell'attuazione del programma di sicurezza che conferma l'assenza di carenze è costituita da:

a) una visita in loco al sito del fornitore effettuata ogni due anni; oppure

b) controlli regolari al ricevimento delle forniture consegnate dal fornitore conosciuto, iniziando dopo la designazione, fra i quali:

— una verifica relativa all'adeguata formazione della persona che consegna le forniture per conto del fornitore conosciuto; nonché

— una verifica della messa in sicurezza in modo appropriato delle forniture; nonché

— uno screening delle forniture con le stesse modalità adottate per le forniture provenienti da un fornitore sconosciuto.

Tali controlli devono essere effettuati senza preavviso e aver luogo almeno una volta ogni tre mesi o sul 20 % delle consegne effettuate dal fornitore conosciuto al soggetto designante.

L'opzione b) può essere applicata solo se l'autorità competente ha stabilito nel suo programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile che la convalida deve essere effettuata da una persona che agisce per conto del soggetto designante.

8.1.4.6. Le modalità applicate e le procedure da seguire durante e dopo la designazione sono stabilite nel programma di sicurezza del soggetto designante.

8.1.4.7. Il soggetto designante deve conservare:

a) un elenco di tutti i fornitori conosciuti che ha designato, con l'indicazione della data di scadenza della loro designazione, e

b) la dichiarazione firmata, una copia del programma di sicurezza e tutte le relazioni che ne registrano l'attuazione per ciascun fornitore conosciuto, almeno fino a sei mesi dopo la scadenza della sua designazione.

Su richiesta, tali documenti sono messi a disposizione dell'autorità competente ai fini del controllo della conformità.

8.1.5. **Controlli di sicurezza che un vettore aereo, un fornitore regolamentato e un fornitore conosciuto sono tenuti ad effettuare**

8.1.5.1. Un vettore aereo, un fornitore regolamentato e un fornitore conosciuto di provviste di bordo devono:

a) nominare una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché

▼M15

b) provvedere affinché le persone che hanno accesso alle provviste di bordo ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7, prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture. Provvedere inoltre affinché le persone che effettuano lo screening delle provviste di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.3 e le persone che effettuano altri controlli di sicurezza delle provviste di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10; nonché

▼B

c) impedire l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle provviste di bordo; nonché

d) garantire con ragionevole sicurezza che le provviste di bordo non nascondano articoli proibiti; nonché

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

La lettera e) non si applica durante il trasporto nell'area lato volo.

8.1.5.2. Se un fornitore conosciuto si avvale di un'altra società che non è un fornitore conosciuto del vettore aereo o un fornitore regolamentato per il trasporto di forniture, il fornitore conosciuto deve accertarsi che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5.1.

8.1.5.3. I controlli di sicurezza che un vettore aereo e un fornitore regolamentato devono applicare sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

8.2. PROTEZIONE DELLE PROVVISTE DI BORDO

Le disposizioni particolareggiate sulla protezione delle provviste di bordo sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

8.3. DISPOSIZIONI DI SICUREZZA SUPPLEMENTARI PER LE PROVVISTE DI BORDO RELATIVE A LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG) NONCHÉ A SACCHETTI IN GRADO DI EVIDENZIARE EVENTUALI MANOMISSIONI (STEB)

8.3.1. Gli STEB per le provviste di bordo devono essere consegnati in un'area lato volo o in un'area sterile in imballaggi in grado di evidenziare manomissioni.

8.3.2. Dopo essere entrati nell'area lato volo o in un'area sterile e fino alla loro vendita definitiva a bordo dell'aeromobile, i LAG e gli STEB devono essere protetti da interferenze non autorizzate.

8.3.3. Le disposizioni particolareggiate sulle disposizioni di sicurezza supplementari per le provviste di bordo relative a LAG e STEB sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 8-A

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

FORNITORE REGOLAMENTATO DI PROVVISTE DI BORDO

In conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e ai suoi atti di esecuzione,

il sottoscritto dichiara quanto segue:

— a mia conoscenza, le informazioni contenute nel programma di sicurezza della società sono veritiere e precise,

— le pratiche e le procedure illustrate nel presente programma di sicurezza saranno applicate e mantenute in tutti i siti interessati dal programma,

([1]) 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

▼B

— il presente programma di sicurezza sarà corretto e adattato per conformarsi a tutte le future pertinenti modifiche della legislazione UE, a meno che [nome della società] informi [nome dell'autorità competente] che non desidera più consegnare provviste di bordo direttamente all'aeromobile (e quindi non desidera più operare come fornitore regolamentato),

— [nome della società] informerà [nome dell'autorità competente] per iscritto su:

a) modifiche di minore importanza al proprio programma di sicurezza, come il nome della società, il nome della persona responsabile della sicurezza o i recapiti, prontamente e comunque entro 10 giorni lavorativi; nonché

b) importanti modifiche programmate, come nuove procedure di screening, importanti lavori di costruzione che potrebbero incidere sulla conformità alla pertinente legislazione dell'Unione o un cambio di sito/indirizzo, almeno 15 giorni lavorativi prima del loro inizio o del cambio programmato,

— al fine di garantire la conformità alla pertinente legislazione dell'Unione, [nome della società] presterà la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permetterà l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informerà [nome dell'autorità competente] su eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per le provviste di bordo, in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

— [nome della società] provvederà affinché tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e sia consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza nell'ambito del programma di sicurezza della società; nonché

— [nome della società] informerà [nome dell'autorità competente] qualora:

a) cessi l'attività;

b) non effettui più forniture di provviste di bordo direttamente all'aeromobile; oppure

c) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione dell'Unione.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 8-B

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

FORNITORE CONOSCIUTO DI PROVVISTE DI BORDO

In conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e ai suoi atti di esecuzione,

il sottoscritto dichiara quanto segue:

— [nome della società]

a) nominerà una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché

([1]) 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

▼M15

b) provvederà affinché le persone che hanno accesso alle provviste di bordo ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza in conformità al punto 11.2.7 prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture. Provvederà inoltre affinché le persone che effettuano controlli di sicurezza diversi dallo screening delle provviste di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10; nonché

▼B

c) impedirà l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle provviste di bordo; nonché

d) garantirà con ragionevole sicurezza che le provviste di bordo non nascondano articoli proibiti; nonché

e) applicherà sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano provviste di bordo o proteggerà fisicamente questi ultimi (questo punto non si applica al trasporto nell'area lato volo).

Qualora si avvalga di un'altra società che non è un fornitore conosciuto del vettore aereo o un fornitore regolamentato per il trasporto di forniture, [nome della società] si accerterà che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza sopramenzionati;

— al fine di garantire la conformità, [nome della società] presterà la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permetterà l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informerà [il vettore aereo o il fornitore regolamentato a cui effettua forniture delle provviste di bordo] su eventuali gravi violazioni della sicurezza e su eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per le provviste di bordo, in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

— [nome della società] provvederà affinché tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e sia consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza, e

— [nome della società] informerà [il vettore aereo o il fornitore regolamentato a cui consegna le provviste di bordo] qualora:

a) cessi l'attività; oppure

b) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione dell'Unione.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Rappresentante legale

Nome

Data:

Firma:

9. **FORNITURE PER L'AEROPORTO**

9.0. DISPOSIZIONI GENERALI

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

▼B

9.0.2. Ai fini del presente capitolo,

a) per «forniture per l'aeroporto» si intendono tutti gli oggetti destinati ad essere venduti, utilizzati o messi a disposizione per qualsiasi scopo o attività nelle aree sterili degli aeroporti, diversi dagli «oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri»;

b) per «fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto», si intende un fornitore le cui procedure sono conformi a norme e disposizioni comuni di sicurezza tali da consentire la consegna di forniture per l'aeroporto nelle aree sterili.

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

9.0.4. L'elenco degli articoli proibiti nelle forniture per l'aeroporto è lo stesso di quello riportato nell'appendice 1-A. Gli articoli proibiti devono essere trattati in conformità al punto 1.6.

9.1. CONTROLLI DI SICUREZZA

9.1.1. **Controlli di sicurezza — disposizioni generali**

9.1.1.1. ►**M15** Le forniture per l'aeroporto devono essere sottoposte a screening da parte di un operatore aeroportuale o di un fornitore regolamentato, o per loro conto, prima di essere portate in un'area sterile, a meno che: ◄

a) siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da un operatore aeroportuale che le consegna al proprio aeroporto e siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla loro consegna nell'area sterile; oppure

b) siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da un fornitore conosciuto o fornitore regolamentato e siano state protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla loro consegna nell'area sterile.

9.1.1.2. Alle forniture per l'aeroporto che hanno origine nell'area sterile può essere applicata un'esenzione da tali controlli di sicurezza.

9.1.1.3. Qualora vi sia ragione di ritenere che le forniture per l'aeroporto sottoposte a controlli di sicurezza siano state manomesse o non siano state protette da interferenze non autorizzate dopo l'effettuazione di tali controlli, esse vengono sottoposte a screening prima di essere ammesse all'ingresso nelle aree sterili.

9.1.2. **Screening**

9.1.2.1. Quando si procede allo screening delle forniture per l'aeroporto, gli strumenti o le metodologie impiegati devono tener conto della natura della fornitura ed essere di un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che le forniture non nascondano articoli proibiti.

9.1.2.2. Lo screening delle forniture per l'aeroporto è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

9.1.2.3. Sono applicati i seguenti strumenti o le seguenti modalità di screening, individualmente o in combinazione tra di loro:

a) controllo visivo;

b) ispezione manuale;

▼B

c) apparecchiature a raggi X;

d) sistemi EDS;

e) dispositivi ETD, in combinazione con la lettera a);

▼M16

f) cani antiesplosivo, in combinazione con il controllo di cui alla lettera a);

g) dispositivi EVD applicati in conformità alle pertinenti disposizioni di cui all'appendice 6-J e in combinazione con la lettera a).

▼B

Qualora l'addetto allo screening non sia in grado di stabilire se l'oggetto contenga o no articoli proibiti, l'oggetto deve essere respinto o sottoposto ad un ulteriore screening fino a che l'addetto allo screening non si riterrà convinto.

9.1.3. **Designazione dei fornitori conosciuti**

9.1.3.1. Ogni soggetto («il fornitore») che svolga i controlli di sicurezza di cui al punto 9.1.4 ed effettui la consegna di forniture per l'aeroporto viene designato come fornitore conosciuto dall'operatore aeroportuale.

9.1.3.2. Al fine di essere designato come fornitore conosciuto, il fornitore è tenuto a trasmettere all'operatore aeroportuale:

▼M15

a) la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto» contenuta nell'appendice 9-A. Tale dichiarazione deve indicare chiaramente l'ubicazione del sito o dei siti cui si riferisce ed essere firmata dal rappresentante legale; nonché

▼B

b) il programma di sicurezza concernente i controlli di sicurezza di cui al punto 9.1.4.

▼M15

9.1.3.3. Tutti i fornitori conosciuti devono essere designati sulla base della convalida:

a) della pertinenza e completezza del programma di sicurezza per quanto riguarda il punto 9.1.4; nonché

b) dell'attuazione del programma di sicurezza senza carenze.

Quale prova legale della designazione, l'autorità competente può chiedere agli operatori aeroportuali di inserire entro il seguente giorno lavorativo le coordinate dei fornitori conosciuti da loro designati nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica». Quando effettua la registrazione nella banca dati, l'operatore aeroportuale deve assegnare ad ogni sito designato un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard.

L'accesso di forniture per l'aeroporto alle aree sterili può essere accordato solo dopo aver accertato lo status del fornitore. Ciò avviene verificando nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica», se del caso, oppure utilizzando un meccanismo alternativo che consegua lo stesso obiettivo.

Se l'autorità competente o l'operatore aeroportuale ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 9.1.4, l'operatore aeroportuale deve ritirare immediatamente lo status di fornitore conosciuto.

▼B

9.1.3.4. L'autorità competente stabilisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, se le convalide del programma di sicurezza e della sua attuazione devono essere effettuate da un auditor nazionale, un validatore della sicurezza aerea UE o un soggetto che agisca per conto dell'operatore aeroportuale nominato e formato a tale scopo.

Le convalide devono essere registrate e, se non altrimenti specificato nella presente normativa, devono essere effettuate prima della designazione e successivamente ripetute ogni due anni.

Se la convalida non è eseguita per conto dell'operatore aeroportuale, tutte le registrazioni devono essere messe a sua disposizione.

▼B

9.1.3.5. La convalida dell'attuazione del programma di sicurezza che conferma l'assenza di carenze è costituita da:

a) una visita in loco al sito del fornitore effettuata ogni due anni; oppure

b) controlli regolari sull'accesso all'area sterile delle forniture consegnate dal fornitore conosciuto, iniziando dopo la designazione, fra i quali:

— una verifica relativa all'adeguata formazione della persona che consegna le forniture per conto del fornitore conosciuto; nonché

— una verifica della messa in sicurezza in modo appropriato delle forniture; nonché

— uno screening delle forniture con le stesse modalità adottate per le forniture provenienti da un fornitore sconosciuto.

Tali controlli devono essere effettuati senza preavviso e aver luogo almeno una volta ogni tre mesi o sul 20 % delle consegne effettuate dal fornitore conosciuto all'operatore aeroportuale.

L'opzione b) può essere applicata solo se l'autorità competente ha stabilito nel suo programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile che la convalida deve essere effettuata da una persona che agisce per conto dell'operatore aeroportuale.

9.1.3.6. Le modalità applicate e le procedure da seguire durante e dopo la designazione sono stabilite nel programma di sicurezza dell'operatore aeroportuale.

9.1.3.7. L'operatore aeroportuale deve conservare:

a) un elenco di tutti i fornitori conosciuti che ha designato, con l'indicazione della data di scadenza della loro designazione, e

b) la dichiarazione firmata, una copia del programma di sicurezza e tutte le relazioni che ne registrano l'attuazione per ciascun fornitore conosciuto, almeno fino a sei mesi dopo la scadenza della sua designazione.

Su richiesta, tali documenti sono messi a disposizione dell'autorità competente ai fini del controllo della conformità.

9.1.4. **Controlli di sicurezza che un fornitore conosciuto o un operatore aeroportuale è tenuto ad effettuare**

9.1.4.1. Un fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto o un operatore aeroportuale che consegna forniture per l'aeroporto in un'area sterile deve:

a) nominare una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché

▼M15

b) provvedere affinché le persone che hanno accesso alle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7, prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture. Provvedere inoltre affinché le persone che effettuano lo screening delle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.3 e le persone che effettuano altri controlli di sicurezza delle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10; nonché

▼B

c) impedire l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle forniture per l'aeroporto; nonché

d) accertare con ragionevole sicurezza che le forniture per l'aeroporto non nascondano articoli proibiti; nonché

e) applicare sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano forniture per l'aeroporto o proteggere fisicamente questi ultimi.

La lettera e) non si applica durante il trasporto nell'area lato volo.

▼B

9.1.4.2. Qualora per il trasporto di forniture all'aeroporto un fornitore conosciuto utilizzi un'altra società che non è un fornitore conosciuto all'operatore aeroportuale, il fornitore conosciuto si accerta che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza elencati in questo punto.

9.2. PROTEZIONE DELLE FORNITURE PER L'AEROPORTO

Le disposizioni particolareggiate sulla protezione delle forniture per l'aeroporto sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

9.3. DISPOSIZIONI DI SICUREZZA SUPPLEMENTARI PER LE FORNITURE DI LAG E STEB

9.3.1. Le forniture di STEB devono essere consegnate, in un'area lato volo oltre il punto in cui vengono controllate le carte di imbarco o in un'area sterile, in imballaggi in grado di evidenziare eventuali manomissioni.

9.3.2. Dopo essere entrati nell'area lato volo o in un'area sterile e fino alla loro vendita definitiva nel punto vendita, i LAG e gli STEB devono essere protetti da interferenze non autorizzate.

9.3.3. Le disposizioni particolareggiate sulle disposizioni di sicurezza supplementari per le forniture di LAG e di STEB sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 9-A

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

FORNITORE CONOSCIUTO DI FORNITURE PER L'AEROPORTO

In conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e ai suoi atti di esecuzione,

il sottoscritto dichiara quanto segue:

— [nome della società]

a) nominerà una persona responsabile della sicurezza nella società; nonché

▼M15

b) provvederà affinché le persone che hanno accesso alle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, in conformità al punto 11.2.7 prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture. Provvederà inoltre affinché le persone che effettuano controlli di sicurezza diversi dallo screening delle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10; nonché

▼B

c) impedirà l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle forniture per l'aeroporto; nonché

d) accerterà con ragionevole sicurezza che le forniture per l'aeroporto non nascondano articoli proibiti; nonché

e) applicherà sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano forniture per l'aeroporto o proteggerà fisicamente questi ultimi (questo punto non si applica al trasporto nell'area lato volo).

Qualora per il trasporto di forniture si avvalga di un'altra società che non è un fornitore conosciuto all'operatore aeroportuale, [nome della società] si accerterà che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza sopramenzionati;

— al fine di garantire la conformità, [nome della società] presterà la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permetterà l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

([1]) 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

▼B

— [nome della società] informerà [l'operatore aeroportuale] di eventuali gravi violazioni della sicurezza ed eventuali circostanze sospette che possano avere rilevanza per le forniture per l'aeroporto, in particolare segnalerà qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

— [nome della società] provvederà affinché tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e sia consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza, e

— [nome della società] informerà [l'operatore aeroportuale] qualora:

a) cessi l'attività; oppure

b) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione dell'Unione.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Rappresentante legale

Nome

Data:

Firma:

10. **MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO**

Nessuna disposizione nel presente regolamento.

11. **SELEZIONE E FORMAZIONE DEL PERSONALE**

11.0. DISPOSIZIONI GENERALI

11.0.1. L'autorità, l'operatore aeroportuale, il vettore aereo o il soggetto da cui dipendono le persone che attuano o che sono responsabili dell'attuazione delle misure di cui il soggetto in questione è responsabile in conformità al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, provvede affinché tali persone soddisfino le norme stabilite nel presente capitolo.

11.0.2. Ai fini del presente capitolo, per «certificazione» si intende una valutazione e una conferma formali da parte o per conto dell'autorità competente, ove si dichiara che la persona in questione ha completato con successo la formazione pertinente e possiede le competenze necessarie per svolgere le funzioni assegnate ad un livello accettabile.

11.0.3. Ai fini del presente capitolo, per «Stato di residenza» si intende il paese nel quale una persona risiede in modo continuato da almeno sei mesi, mentre per «interruzione» nel resoconto degli studi o dell'occupazione si intende un'interruzione di durata superiore a 28 giorni.

11.0.4. Ai fini del presente capitolo, per «competenza» si intende essere in grado di dimostrare conoscenze e abilità adeguate.

11.0.5. Quando si valutano le esigenze di formazione alla luce del presente capitolo si prendono in considerazione le competenze acquisite da una persona prima dell'assunzione.

11.0.6. Qualora le competenze richieste dal presente regolamento che non sono specificamente connesse alla sicurezza aerea siano state acquisite attraverso una formazione non impartita da un istruttore in conformità al punto 11.5 del presente regolamento e/o attraverso corsi non specificati o approvati dall'autorità competente, tale fatto potrà essere preso in considerazione all'atto della valutazione delle esigenze di formazione a norma del presente capitolo.

11.0.7. Nel caso in cui una persona abbia ricevuto la formazione e acquisito le competenze di cui al punto 11.2, la formazione può non essere ripetuta per lo svolgimento di un'altra funzione se non ai fini della formazione periodica.

▼M5

11.0.8. Ai fini del presente capitolo, per «radicalizzazione» si intende il fenomeno della «socializzazione all'estremismo» che vede persone abbracciare opinioni, punti di vista e idee che potrebbero condurre ad atti terroristici.

▼M5

11.0.9. Ai fini del presente capitolo e fatte salve le norme applicabili del diritto dell'Unione e del diritto nazionale, nel determinare l'affidabilità di una persona oggetto della procedura di cui ai punti 11.1.3 e 11.1.4 gli Stati membri considerano come minimo:

a) i reati di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/681 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

e

b) i reati di terrorismo di cui alla direttiva (UE) 2017/541 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]).

I reati elencati alla lettera b) si considerano reati che comportano l'interdizione.;

11.1. SELEZIONE

▼M15

11.1.1. Il personale indicato di seguito deve aver superato un controllo rafforzato dei precedenti personali:

a) le persone selezionate per effettuare o far effettuare sotto la propria responsabilità screening, controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in un'area sterile;

b) le persone aventi la responsabilità generale a livello nazionale o locale di garantire che un programma di sicurezza e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative («security manager» o responsabili della sicurezza);

c) gli istruttori di cui al capitolo 11.5;

d) i validatori della sicurezza aerea UE di cui al capitolo 11.6.

La lettera b) del primo capoverso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2023. Prima di tale data, dette persone devono aver completato un controllo rafforzato oppure standard dei precedenti personali in conformità al punto 1.2.3.1 o come stabilito dall'autorità competente secondo le norme nazionali applicabili.

▼M8

11.1.2. Il personale seguente deve aver superato un controllo rafforzato o standard dei precedenti personali:

a) le persone selezionate per effettuare o far effettuare sotto la propria responsabilità controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in una zona diversa da un'area sterile;

b) le persone che hanno accesso senza scorta alla merce e alla posta aerea, alla posta e al materiale del vettore aereo, alle provviste di bordo e alle forniture per l'aeroporto che sono stati sottoposti ai controlli di sicurezza prescritti;

c) le persone che dispongono di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui al punto 1.7.1, in conformità al programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile, o che sono state altrimenti individuate nella valutazione dei rischi a norma del punto 1.7.3.

([1]) Direttiva (UE) 2016/681 del parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, sull'uso dei dati del codice di prenotazione (PNR) a fini di prevenzione, accertamento, indagine e azione penale nei confronti dei reati di terrorismo e dei reati gravi (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 132).

([2]) Direttiva (UE) 2017/541 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2017, sulla lotta contro il terrorismo e che sostituisce la decisione quadro 2002/475/GAI del Consiglio e che modifica la decisione 2005/671/GAI del Consiglio (GU L 88 del 31.3.2017, pag. 6).

▼M8

Salvo diversamente indicato nel presente regolamento, a stabilire se sia necessario effettuare un controllo rafforzato oppure standard dei precedenti personali deve essere l'autorità competente, conformemente alle norme nazionali applicabili.

▼M5

11.1.3. Conformemente alle norme applicabili del diritto dell'Unione e del diritto nazionale, il controllo rafforzato dei precedenti personali deve come minimo:

a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;

b) verificare eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi 5 anni;

c) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni come minimo durante gli ultimi 5 anni;

d) verificare dati di intelligence e ogni altra informazione pertinente a disposizione delle autorità nazionali competenti che possono, a loro avviso, essere rilevanti ai fini dell'idoneità di una persona a svolgere mansioni che richiedono un controllo rafforzato dei precedenti personali.

11.1.4. Conformemente alle norme applicabili del diritto dell'Unione e del diritto nazionale, un controllo standard dei precedenti personali deve come minimo:

a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;

b) verificare eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi 5 anni;

c) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni come minimo durante gli ultimi 5 anni.

11.1.5. Il controllo standard dei precedenti personali o gli elementi di cui alle lettere a), b) e c) relative al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che la persona interessata intraprenda il corso di formazione iniziale sulla sicurezza che comporta l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza. Ove necessario, gli elementi di cui alla lettera d) relativa al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che una persona sia autorizzata a effettuare - o sia responsabile dell'attuazione di - screening, controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza.

▼M15

Un controllo rafforzato dei precedenti personali deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5.

▼M5

11.1.6. Il controllo standard o rafforzato dei precedenti personali è considerato non superato se non sono completati in modo soddisfacente tutti gli elementi di cui rispettivamente ai punti 11.1.3 e 11.1.4 o se in un qualsiasi momento tali elementi non forniscono il necessario livello di garanzia dell'affidabilità della persona.

Gli Stati membri si impegnano a stabilire meccanismi idonei ed efficaci volti a garantire la condivisione delle informazioni a livello nazionale e con gli altri Stati membri ai fini dell'elaborazione e della valutazione delle informazioni pertinenti per il controllo dei precedenti personali.

11.1.7. I controlli dei precedenti personali sono:

a) soggetti a un meccanismo per la revisione continua degli elementi di cui ai punti 11.1.3 e 11.1.4 mediante una tempestiva notifica all'autorità competente, all'operatore o al soggetto che rilascia i tesserini, secondo i casi, di qualsiasi evento che possa pregiudicare l'affidabilità dell'individuo; le modalità della notifica e dello scambio di informazioni e del contenuto di tale comunicazione tra le autorità competenti, gli operatori e i soggetti sono stabilite e monitorate conformemente alla legislazione nazionale; oppure

▼M5

b) ripetuti a intervalli regolari non superiori a dodici mesi per i controlli rafforzati dei precedenti personali o a tre anni per i controlli standard dei precedenti personali.

11.1.8. Il processo di selezione per quanti vengono assunti per le attività di cui ai punti 11.1.1 e 11.1.2 deve comprendere almeno la compilazione di un modulo di richiesta ed un colloquio allo scopo di fornire una valutazione iniziale delle capacità e delle attitudini.

11.1.9. Le persone che vengono selezionate per effettuare controlli di sicurezza devono avere le capacità e attitudini mentali e fisiche necessarie per svolgere in modo efficace i compiti loro assegnati e devono essere coscienti della natura di questi requisiti fin dall'inizio della procedura di selezione.

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

11.1.10. La documentazione relativa alla selezione, inclusi i risultati di ogni test di valutazione, viene conservata per tutte le persone selezionate nell'ambito delle attività di cui ai punti 11.1.1 e 11.1.2 almeno per la durata del loro contratto.

11.1.11. Al fine di affrontare la minaccia interna e fatti salvi le rispettive competenze e i contenuti della formazione del personale di cui al punto 11.2, il programma di sicurezza degli operatori e dei soggetti di cui agli articoli 12, 13 e 14 del regolamento (CE) n. 300/2008 comprende un'adeguata strategia interna e misure correlate volte a migliorare la sensibilizzazione del personale e a promuovere una cultura della sicurezza.

11.1.12. I controlli dei precedenti personali completati con successo entro il ►M9 31 dicembre 2021 ◄ rimangono validi fino alla loro scadenza o in ogni caso non oltre il ►M9 30 giugno 2024 ◄.

▼B

11.2. FORMAZIONE

11.2.1. **Obblighi generali di addestramento**

11.2.1.1. Prima di essere autorizzati ad effettuare controlli di sicurezza senza supervisione è necessario aver completato con successo la formazione pertinente.

11.2.1.2. La formazione di coloro che svolgono le mansioni elencate ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e al punto 11.2.4 deve comprendere aspetti teorici, pratici e una formazione sul posto.

11.2.1.3. Il contenuto dei corsi deve essere specificato o approvato dall'autorità competente prima che:

a) un istruttore impartisca una qualsiasi formazione prevista dal regolamento (CE) n. 300/2008 e dai suoi atti di esecuzione; oppure

b) venga utilizzato un corso di formazione al computer per ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione.

La formazione al computer può essere utilizzata con o senza il sostegno di un istruttore o un addetto alla formazione.

11.2.1.4. La documentazione relativa alla formazione viene conservata per tutte le persone formate, per almeno la durata del contratto.

▼B

11.2.2. **Formazione di base**

La formazione di base per coloro che svolgono le mansioni elencate ai punti 11.2.3.1, 11.2.3.4 e 11.2.3.5, nonché ai punti 11.2.4, 11.2.5 e 11.5, deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) conoscenza del quadro normativo relativo alla sicurezza aerea;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) conoscenza delle procedure di controllo d'accesso;

▼M2

e) conoscenza dei sistemi relativi ai documenti identificativi in uso;

▼B

f) conoscenza delle procedure di fermo e delle circostanze nelle quali le persone devono essere fermate o segnalate;

g) conoscenza delle procedure di comunicazione;

h) capacità di individuare articoli proibiti;

i) capacità di reagire in modo appropriato ad incidenti relativi alla sicurezza;

j) conoscenza di come il comportamento umano e le reazioni umane possano incidere sul livello di sicurezza;

▼M5

k) capacità di comunicare in modo chiaro e sicuro; e

l) conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione.

▼B

11.2.3. **Formazione professionale specifica per persone che effettuano i controlli di sicurezza**

11.2.3.1. La formazione professionale specifica per coloro che effettuano lo screening delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati e del bagaglio da stiva deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

b) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

c) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

d) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate;

▼B

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza.

Quando i compiti assegnati alla persona interessata lo richiedono, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

f) abilità interpersonali, in particolare saper far fronte a differenze culturali o gestire passeggeri potenzialmente pericolosi;

g) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

h) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente per consentire con ragionevole sicurezza di individuare articoli proibiti occultati;

i) conoscenza delle esenzioni dallo screening delle procedure speciali di sicurezza;

j) capacità di far funzionare le attrezzature di sicurezza utilizzate;

k) capacità di interpretare correttamente le immagini fornite dalle attrezzature di sicurezza; nonché

l) conoscenza dei requisiti di protezione per il bagaglio da stiva.

11.2.3.2. La formazione di coloro che effettuano lo screening di merci e posta deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture;

d) capacità di individuare articoli proibiti;

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate;

g) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

▼B

h) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

i) conoscenza dei requisiti di protezione per le merci e la posta.

Quando i compiti assegnati alla persona interessata lo richiedono, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

j) conoscenza dei requisiti delle procedure di screening di merci e posta, incluse le esenzioni e le procedure speciali di sicurezza;

k) conoscenza delle modalità di screening adeguate per i diversi tipi di merci e di posta;

l) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

m) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente per consentire con ragionevole sicurezza di individuare articoli proibiti occultati;

n) capacità di far funzionare le attrezzature di sicurezza utilizzate;

o) capacità di interpretare correttamente le immagini fornite dalle attrezzature di sicurezza;

p) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto.

11.2.3.3. La formazione di coloro che effettuano lo screening della posta e del materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture;

d) capacità di individuare articoli proibiti;

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

g) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

h) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate;

▼B

Quando i compiti assegnati alla persona interessata lo richiedono, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

i) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

j) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente per consentire con ragionevole sicurezza di individuare articoli proibiti occultati;

k) capacità di far funzionare le attrezzature di sicurezza utilizzate;

l) capacità di interpretare correttamente le immagini fornite dalle attrezzature di sicurezza;

m) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto.

11.2.3.4. La formazione specifica di coloro che effettuano le ispezioni dei veicoli deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi all'ispezione dei veicoli, incluse le esenzioni e le procedure speciali di sicurezza;

b) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

c) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

d) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

e) conoscenza delle tecniche di ispezione di un veicolo;

f) capacità di effettuare ispezioni di un veicolo ad un livello sufficiente per consentire con ragionevole sicurezza di individuare articoli proibiti occultati.

11.2.3.5. La formazione specifica per coloro che effettuano il controllo d'accesso ad un aeroporto nonché la sorveglianza e il pattugliamento deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi al controllo d'accesso, incluse le esenzioni e le procedure speciali di sicurezza;

b) conoscenza dei sistemi di controllo d'accesso utilizzati nell'aeroporto;

c) conoscenza delle autorizzazioni, inclusi i documenti identificativi e i lasciapassare per veicoli, che permettono l'accesso all'area lato volo e capacità di identificare tali autorizzazioni;

d) conoscenza delle procedure relative al pattugliamento e al fermo e delle circostanze nelle quali le persone dovrebbero essere fermate o segnalate;

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

g) abilità interpersonali, in particolare saper far fronte a differenze culturali o gestire passeggeri potenzialmente pericolosi.

11.2.3.6. La formazione di coloro che effettuano le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile deve fornire tutte le seguenti competenze:

▼M5

a) conoscenza degli obblighi legali relativi alle ispezioni di sicurezza dell'aeromobile e degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

b) conoscenza della configurazione dei tipi di aeromobili sui quali si deve procedere all'ispezione di sicurezza;

c) capacità di individuare articoli proibiti;

d) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

e) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

f) capacità di effettuare ispezioni di sicurezza dell'aeromobile ad un livello sufficiente per consentire con ragionevole sicurezza di individuare articoli proibiti occultati.

Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

g) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

h) conoscenza del quadro normativo relativo alla sicurezza aerea;

i) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

j) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

k) conoscenza delle procedure di controllo d'accesso e delle relative procedure di screening;

l) conoscenza del tesserino di ingresso in aeroporto utilizzato nell'aeroporto.

11.2.3.7. La formazione di coloro che si occupano della protezione dell'aeromobile deve fornire tutte le seguenti competenze:

▼M5

a) conoscenza delle modalità atte a proteggere e a impedire l'accesso non autorizzato all'aeromobile e degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

b) conoscenza delle procedure per sigillare un aeromobile, se del caso per la persona a cui è rivolta la formazione;

c) conoscenza dei sistemi relativi ai documenti identificativi utilizzati nell'aeroporto;

d) conoscenza delle procedure di fermo e delle circostanze nelle quali le persone devono essere fermate o segnalate; nonché

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza.

Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

f) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

g) conoscenza del quadro normativo relativo alla sicurezza aerea;

h) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

▼B

i) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

j) conoscenza delle procedure di controllo d'accesso e delle relative procedure di screening.

11.2.3.8. La formazione di coloro che si occupano del riconcilio dei bagagli deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

f) conoscenza dei requisiti e delle tecniche per il riconcilio di passeggeri e bagagli;

g) conoscenza dei requisiti di protezione per il materiale del vettore aereo utilizzato per il trattamento di passeggeri e bagagli.

▼M2

Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

h) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

i) consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti;

j) conoscenza dei tesserini di ingresso in aeroporto in uso nell'aeroporto;

k) conoscenza delle procedure di comunicazione;

l) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.

▼B

11.2.3.9. ►M15 La formazione delle persone che hanno accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e delle persone che effettuano controlli di sicurezza diversi dallo screening di merci e posta deve fornire tutte le seguenti competenze: ◄

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture;

d) conoscenza delle procedure di fermo e delle circostanze nelle quali le persone devono essere fermate o segnalate;

▼B

e) conoscenza delle procedure di comunicazione;

f) capacità di individuare articoli proibiti;

g) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

h) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

i) conoscenza dei requisiti di protezione per le merci e la posta.

j) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto, se necessario.

▼M2

Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

k) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

l) consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti;

m) conoscenza dei documenti identificativi in uso;

n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.

▼B

11.2.3.10. La formazione di coloro che effettuano i controlli di sicurezza, diversi dallo screening, della posta e del materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) conoscenza delle procedure di fermo e delle circostanze nelle quali le persone devono essere fermate o segnalate;

e) conoscenza delle procedure di comunicazione;

f) capacità di individuare articoli proibiti;

g) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

h) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

i) conoscenza dei requisiti relativi alla protezione della posta e del materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto, se del caso;

j) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto, se necessario.

▼M2

Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

▼M2

k) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

l) consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti;

m) conoscenza dei documenti identificativi in uso;

n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.

▼M15

11.2.3.11. La formazione dei membri dell'equipaggio di condotta e di cabina che mettono in atto misure per la sicurezza in volo deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità dei membri dell'equipaggio di condotta e di cabina;

d) conoscenza di come proteggere e impedire l'accesso non autorizzato all'aeromobile;

e) conoscenza delle procedure per sigillare un aeromobile, se del caso per la persona a cui è rivolta la formazione;

f) capacità di individuare articoli proibiti;

g) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

h) capacità di effettuare ispezioni di sicurezza dell'aeromobile ad un livello sufficiente per consentire con ragionevole sicurezza di individuare articoli proibiti occultati;

i) conoscenza della configurazione del tipo o dei tipi di aeromobili sui quali si presta servizio;

j) capacità di proteggere la cabina di pilotaggio durante il volo;

k) conoscenza delle procedure relative al trasporto di passeggeri potenzialmente pericolosi a bordo di un aeromobile, se del caso per la persona cui è rivolta la formazione;

l) conoscenza del trattamento delle persone autorizzate a portare armi da fuoco a bordo, se del caso per la persona cui è rivolta la formazione;

m) conoscenza delle procedure di comunicazione;

n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti ed emergenze relativi alla sicurezza a bordo di un aeromobile.

▼B

11.2.4. **Formazione specifica per persone che provvedono alla supervisione diretta di coloro che effettuano i controlli di sicurezza («supervisori»)**

La formazione specifica dei supervisori, oltre alle competenze delle persone che devono sottoporre a supervisione, deve fornire tutte le seguenti competenze:

▼B

a) conoscenza dei principali obblighi legali e di come vi si deve ottemperare;

b) conoscenza dei compiti di supervisione;

c) conoscenza del controllo interno di qualità;

d) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

f) capacità di offrire assistenza e formazione sul posto di lavoro e di motivare gli altri.

Quando i compiti assegnati alla persona interessata lo richiedono, tale formazione deve inoltre fornire tutte le seguenti competenze:

g) conoscenza della gestione dei conflitti;

h) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate.

11.2.5. **Formazione specifica di persone con responsabilità generale a livello nazionale o locale per garantire che un programma di sicurezza e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative («*security managers*» o responsabili della sicurezza)**

La formazione specifica dei responsabili della sicurezza deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza dei principali obblighi legali e di come vi si deve ottemperare;

b) conoscenza del controllo della qualità interno, nazionale, dell'Unione e internazionale;

c) capacità di motivare gli altri;

d) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate.

11.2.6. **Formazione delle persone diverse dai passeggeri che devono accedere senza scorta alle aree sterili**

11.2.6.1. Le persone diverse dai passeggeri che devono accedere senza scorta alle aree sterili e non rientrano nei punti da 11.2.3 a 11.2.5 e 11.5 ricevono una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza prima di ricevere l'autorizzazione ad accedere senza scorta alle aree sterili.

Per ragioni oggettive, l'autorità competente può esentare da tale requisito di formazione le persone il cui accesso è limitato a settori del terminal accessibili ai passeggeri.

▼B

11.2.6.2. La formazione di sensibilizzazione alla sicurezza deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;

e) conoscenza delle procedure di controllo d'accesso e delle relative procedure di screening;

f) conoscenza dei tesserini di ingresso in aeroporto utilizzati nell'aeroporto;

g) conoscenza delle procedure di comunicazione;

h) capacità di reagire in modo appropriato agli incidenti relativi alla sicurezza.

11.2.6.3. Chiunque riceva una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza è tenuto a dimostrare di conoscere tutti gli aspetti di cui al punto 11.2.6.2 prima di ricevere l'autorizzazione ad accedere senza scorta alle aree sterili.

11.2.7. **Formazione delle persone che necessitano di una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza**

La formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza deve fornire tutte le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi in passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼M5

b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione;

▼B

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea nel proprio ambito lavorativo, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

d) conoscenza delle procedure di comunicazione;

▼B

e) capacità di reagire in modo appropriato agli incidenti relativi alla sicurezza.

Chiunque partecipi a una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza è tenuto a dimostrare di conoscere tutti gli aspetti elencati in questo punto prima di prendere servizio.

Tale formazione non si applica agli istruttori di cui al punto 11.5.

▼M8

11.2.8. Addestramento delle persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche

11.2.8.1. Le persone che attuano le misure di cui al punto 1.7.2 devono possedere le competenze e le attitudini necessarie ad eseguire in modo efficace i compiti loro assegnati e devono essere messe a conoscenza dei rischi informatici pertinenti limitatamente a quanto è necessario che sappiano in funzione del proprio incarico (principio della «necessità di conoscere»).

11.2.8.2. Le persone che hanno accesso a dati o sistemi devono ricevere un addestramento adeguato e specifico per il loro ruolo, commisurato alle loro mansioni e alle loro responsabilità, e devono essere sensibilizzate riguardo ai rischi qualora ciò sia reso necessario dalla funzione che rivestono. L'autorità competente, oppure l'autorità o l'agenzia di cui al punto 1.7.4, deve indicare o approvare i contenuti del corso.

▼B

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; nonché

▼M5

b) per chi utilizza apparecchiature a raggi X o sistemi EDS, una nuova certificazione almeno ogni 3 anni; nonché

▼B

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

Coloro che svolgono i compiti elencati al punto 11.2.3.3 possono essere esentati da tali requisiti se sono autorizzati solo ad effettuare controlli visivi e/o ispezioni manuali.

▼M5

11.3.2. Coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS devono, nell'ambito della procedura di certificazione o di approvazione iniziale, superare un test standard di interpretazione di immagini.

11.3.3. La procedura di nuova certificazione o di nuova approvazione per coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS comprende un test standard di interpretazione di immagini e una valutazione delle prestazioni operative.

▼B

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.

▼B

11.4. FORMAZIONE PERIODICA

11.4.1. Coloro che utilizzano apparecchiature a raggi X o sistemi EDS sono sottoposti a formazione periodica consistente in prove e addestramento al riconoscimento di immagini. Tale formazione può assumere le forme seguenti:

a) formazione in classe e/o al computer; oppure

b) formazione TIP sul posto di lavoro a condizione che, come precisato più avanti, con le apparecchiature a raggi X o con i sistemi EDS venga utilizzata una libreria TIP di almeno 6 000 immagini e che la persona lavori con tali dispositivi durante almeno un terzo del suo orario di lavoro.

▼M5

_____

▼B

Per la formazione in classe e/o al computer, gli interessati sono sottoposti ad addestramento e prova di riconoscimento di immagini per almeno sei ore ogni sei mesi:

— viene utilizzata una libreria di immagini contenente almeno 1 000 immagini di almeno 250 oggetti pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di oggetti pericolosi, ciascuna delle quali rappresentata in una varietà di orientamenti diversi. Durante l'addestramento e la prova verrà effettuata una selezione imprevedibile di immagini prese dalla libreria; oppure

— ►C1 le immagini prese dalla libreria TIP in uso che più frequentemente non vengono riconosciute saranno combinate con immagini scattate di recente di oggetti pericolosi pertinenti per il tipo di screening e riguardanti tutti i tipi di oggetti pericolosi pertinenti, se utilizzate solo una volta per la formazione di un determinato addetto allo screening su un periodo di tre anni. ◄

Per la formazione TIP sul posto di lavoro, la libreria TIP consiste di almeno 6 000 immagini raffiguranti almeno 1 500 oggetti pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di oggetti pericolosi, ciascuno dei quali rappresentato in una varietà di orientamenti diversi.

▼M5

11.4.2. La valutazione delle prestazioni di singoli addetti allo screening è effettuata alla fine di ogni periodo di 6 mesi. I risultati di tale valutazione:

a) vengono trasmessi all'interessato e registrati,

b) sono utilizzati per individuare i punti deboli e per ispirare future formazioni e prove adeguate per ovviare a tali carenze, e

c) possono essere presi in considerazione nell'ambito della procedura di nuova certificazione o nuova approvazione.

▼B

11.4.3. Coloro che svolgono i compiti elencati al punto 11.2, diversi da quelli di cui al punto 11.4.1 e 11.4.2, ricevono una formazione periodica con una frequenza sufficiente a garantire che vengano acquisite e mantenute competenze in linea con gli sviluppi della sicurezza.

La formazione periodica viene condotta:

a) per competenze acquisite durante la formazione iniziale di base, specifica e di sensibilizzazione alla sicurezza, almeno una volta ogni cinque anni o, nei casi in cui le competenze non sono state esercitate per più di sei mesi, prima del ritorno ai compiti di sicurezza; nonché

b) per le competenze nuove o ampliate, per garantire che coloro che effettuano, o sono responsabili dell'effettuazione dei controlli di sicurezza, siano tempestivamente messi al corrente dei nuovi pericoli e obblighi legali, prima di dovere applicare tali nozioni.

▼B

I requisiti di cui al punto a) non si applicano alle competenze acquisite a seguito di una formazione specifica non più necessaria alla luce dei compiti attribuiti alla persona in questione.

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

11.5. QUALIFICHE DEGLI ISTRUTTORI

11.5.1. Gli istruttori devono soddisfare almeno tutti i seguenti requisiti:

▼M5

a) il completamento con successo di un controllo rafforzato dei precedenti personali a norma del punto 11.1.3;

▼B

b) il possesso di competenze di metodologia didattica;

c) una conoscenza dell'ambiente di lavoro nel settore pertinente della sicurezza aerea;

d) il possesso di competenze nell'ambito degli elementi di sicurezza oggetto dell'insegnamento.

▼M16

La certificazione si applica almeno agli istruttori autorizzati ad impartire la formazione definita ai punti da 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e ai punti 11.2.4 (a meno che non riguardi la formazione di supervisori esclusivamente deputati alla supervisione delle persone di cui ai punti da 11.2.3.6 a 11.2.3.11) e 11.2.5.

▼M2

Gli istruttori devono essere sottoposti a nuova certificazione almeno ogni cinque anni.

▼B

11.5.2. Gli istruttori ricevono una formazione regolare o informazioni periodiche sugli sviluppi nei settori pertinenti.

11.5.3. L'autorità competente conserva o ha accesso agli elenchi degli istruttori che operano nello Stato membro.

11.5.4. Se l'autorità competente ritiene che la formazione erogata da un istruttore non fornisca più le necessarie competenze, o nel caso in cui l'istruttore non superi il controllo dei precedenti personali, essa ritira l'approvazione del corso o provvede affinché l'istruttore, a seconda dei casi, sia sospeso o cancellato dall'elenco degli istruttori. In tal caso l'autorità competente è tenuta altresì a precisare in che modo l'istruttore possa chiedere la revoca della sospensione, essere reintegrato nell'elenco degli istruttori o fare in modo che sia ripristinata l'approvazione del corso.

11.5.5. Le competenze acquisite da un istruttore per ottemperare ai requisiti di cui al presente capitolo in uno Stato membro sono riconosciute in un altro Stato membro.

11.6. CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE

11.6.1. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE è una procedura standardizzata, documentata, imparziale e obiettiva, intesa ad acquisire e valutare informazioni al fine di determinare il livello di conformità di un soggetto sottoposto a convalida ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione.

11.6.2. **Convalida ai fini della sicurezza aerea UE**

La convalida ai fini della sicurezza aerea UE:

a) può essere un requisito per ottenere o mantenere uno status giuridico a norma del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione;

▼B

b) può essere effettuata da un'autorità competente o da un validatore approvato come validatore della sicurezza aerea UE o in possesso di un riconoscimento equivalente in conformità del presente capitolo;

c) valuta le misure di sicurezza applicate sotto la responsabilità del soggetto sottoposto a convalida o parti delle stesse misure per le quali il soggetto di cui trattasi chiede la convalida. La convalida consiste quantomeno dei seguenti aspetti:

1) una valutazione della documentazione attinente alla sicurezza, compreso il programma di sicurezza del soggetto sottoposto a convalida o equivalente, nonché

2) una verifica dell'applicazione delle misure di sicurezza aerea, comprendente una verifica in loco delle pertinenti operazioni del soggetto sottoposto a convalida, salvo diversa indicazione;

d) è riconosciuta da tutti gli Stati membri.

11.6.3. **Requisiti per l'approvazione dei validatori della sicurezza aerea UE**

11.6.3.1. Gli Stati membri rilasciano l'approvazione ai validatori della sicurezza aerea UE sulla base di una valutazione delle capacità di valutazione della conformità, comprendente

a) l'indipendenza dai soggetti economici sottoposti a convalida, salvo diversa indicazione; nonché

b) l'adeguata competenza personale nell'ambito della sicurezza sottoposta a convalida nonché le metodologie per mantenere tali competenze al livello specificato al punto 11.6.3.5; nonché

c) la funzionalità e l'adeguatezza delle procedure di convalida.

11.6.3.2. Se pertinente, l'approvazione tiene conto dei certificati di accreditamento in relazione alle pertinenti norme armonizzate, in particolare EN-ISO/IEC 17020, anziché procedere a una nuova valutazione delle capacità di valutazione della conformità.

11.6.3.3. Un validatore della sicurezza aerea UE può essere un soggetto fisico o giuridico.

11.6.3.4. L'organismo nazionale di accreditamento istituito a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) può essere incaricato di accreditare la capacità di valutazione della conformità dei soggetti giuridici per effettuare convalide della sicurezza aerea UE, di adottare misure amministrative in tale ambito e di garantire la sorveglianza delle attività di convalida della sicurezza aerea UE.

11.6.3.5. Ogni soggetto individuale che effettua la convalida della sicurezza aerea UE deve possedere adeguati precedenti e competenze e ottemperare ai seguenti requisiti:

▼M5

a) aver superato un controllo rafforzato dei precedenti personali a norma del punto 11.1.3;

([1]) Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

▼B

b) effettuare la convalida della sicurezza aerea UE in modo imparziale e obiettivo, comprendere il significato di indipendenza e applicare metodologie per evitare situazioni di conflitto di interessi in relazione al soggetto sottoposto a convalida;

c) possedere conoscenze teoriche ed esperienza pratica sufficienti nell'ambito del controllo della qualità come pure pertinenti abilità e capacità personali per raccogliere, registrare e valutare le risultanze sulla base di una lista di controllo, in particolare per quanto concerne:

1) i principi, le procedure e le tecniche di controllo della conformità;

2) i fattori che incidono sulla prestazione individuale e sulla supervisione;

3) il ruolo e i poteri del validatore, anche in materia di conflitto di interesse;

d) fornire prova di competenze adeguate acquisite mediante formazione e/o un minimo di esperienza lavorativa in relazione ai seguenti settori:

1) principi generali di sicurezza aerea dell'Unione e norme di sicurezza dell'aviazione civile dell'ICAO;

2) norme specifiche relative alle attività sottoposte a convalida e loro modalità di applicazione alle operazioni;

3) tecnologie e tecniche della sicurezza pertinenti ai fini del processo di convalida;

e) partecipare a corsi periodici di formazione, con frequenza idonea a garantire il mantenimento delle sue competenze e l'acquisizione di nuove competenze per tener conto degli sviluppi nel settore della sicurezza aerea.

11.6.3.6. ►C1 L'autorità competente provvede direttamente alla formazione dei validatori della sicurezza aerea UE o approva e mantiene un elenco di corsi di formazione appropriati sulla sicurezza. ◄ ►M12 L'autorità competente deve fornire ai validatori che approva le parti pertinenti della legislazione non pubblica e dei programmi nazionali riguardanti le operazioni e i settori da sottoporre a convalida. ◄

11.6.3.7. Gli Stati membri possono limitare l'approvazione di un validatore della sicurezza aerea UE alle attività di convalida effettuate sul solo territorio di tale Stato membro a nome dell'autorità competente dello Stato membro in questione. In questi casi non si applicano i requisiti di cui al punto 11.6.4.2.

▼M12

11.6.3.8. L'autorità competente che agisce in qualità di validatore può effettuare convalide solamente per i vettori aerei, gli operatori e i soggetti posti sotto la sua responsabilità o sotto la responsabilità dell'autorità competente di un altro Stato membro qualora abbia ricevuto esplicita richiesta da tale autorità o sia stata da essa esplicitamente designata.

▼M7

11.6.3.9. A partire dalla data del recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea a norma dell'articolo 50 TUE, le seguenti disposizioni si applicano ai validatori della sicurezza aerea UE approvati da tale Stato membro per effettuare convalide riguardanti compagnie aeree, operatori e soggetti che hanno richiesto, rispettivamente, la designazione ACC3, RA3 e KC3:

▼M7

a) essi non sono più riconosciuti nell'Unione;

b) le convalide ai fini della sicurezza aerea UE effettuate prima della data del recesso del Regno Unito dall'Unione, comprese le relazioni di convalida dell'UE rilasciate prima di tale data, restano valide ai fini della designazione di vettori aerei, operatori e soggetti convalidati da detti validatori.

11.6.3.10. Gli individui e i soggetti di cui al punto precedente possono chiedere di essere approvati in qualità di validatori della sicurezza aerea UE dall'autorità competente di uno Stato membro. Lo Stato membro che rilascia l'approvazione:

a) ottiene dall'autorità competente del Regno Unito la documentazione necessaria in base alla quale l'individuo o il soggetto giuridico era stato approvato in qualità di validatore della sicurezza aerea UE;

b) verifica che il richiedente soddisfi i requisiti dell'Unione di cui al presente capitolo. Se l'autorità competente constata che i requisiti sono soddisfatti, essa può approvare l'individuo o il soggetto giuridico in qualità di validatore della sicurezza aerea UE per una durata non superiore a quella dell'approvazione che era stata concessa dall'autorità competente del Regno Unito;

c) informa immediatamente la Commissione, che provvederà all'inserimento del validatore della sicurezza aerea UE nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

▼M12

11.6.3.11. L’approvazione di un validatore della sicurezza aerea UE scade dopo al massimo cinque anni.

▼B

11.6.4. **Riconoscimento e revoca del riconoscimento dei validatori della sicurezza aerea UE**

▼M12

11.6.4.1. Un validatore della sicurezza aerea UE:

a) non è considerato approvato fino a quando i suoi dati non sono inseriti nella «banca dati dell’Unione sulla sicurezza della catena logistica»;

b) deve ottenere prova del suo status da parte dell’autorità competente o per conto della stessa;

▼M13

c) non può effettuare convalide ai fini della sicurezza aerea UE se possiede lo status di validatore della sicurezza aerea nel quadro di un sistema equivalente in vigore in un paese terzo o un’organizzazione internazionale, tranne qualora il paese terzo o l’organizzazione internazionale conceda opportunità reciproche ai validatori della sicurezza aerea UE nell’ambito del proprio sistema.

▼M12

I validatori della sicurezza aerea UE inseriti nella «banca dati dell’Unione sulla sicurezza della catena logistica» per conto dell’autorità competente possono effettuare convalide solamente per i vettori aerei, gli operatori e i soggetti posti sotto la responsabilità di tale autorità competente.

▼B

11.6.4.2. I validatori della sicurezza aerea UE approvati sono riconosciuti da tutti gli Stati membri.

▼M2

11.6.4.3. Se uno Stato membro ritiene che un validatore della sicurezza UE non possieda più i requisiti di cui ai punti 11.6.3.1 o 11.6.3.5, esso revoca l'approvazione e cancella il validatore dalla banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica oppure informa l'autorità competente che ne ha approvato lo status comunicando su cosa si fonda tale preoccupazione.

▼B

11.6.4.4. Le associazioni industriali e i soggetti sotto la loro responsabilità, che operano programmi di garanzia della qualità, possono ricevere l'approvazione come validatori della sicurezza aerea UE, purché le misure equivalenti contenute in tali programmi permettano di ottenere una convalida imparziale e obiettiva. Il riconoscimento deve essere fatto da almeno due autorità competenti degli Stati membri in cooperazione tra loro.

11.6.4.5. La Commissione può riconoscere le attività di convalida effettuate da autorità o validatori della sicurezza aerea, operanti sotto la giurisdizione di un paese terzo o di un organismo internazionale e da questi ultimi riconosciuti, se viene confermata l'equivalenza di tali attività con la convalida della sicurezza aerea UE. Un elenco in tal senso figura nell'appendice 6-Fiii.

11.6.5. **Relazione di convalida della sicurezza aerea UE (la «relazione di convalida»)**

11.6.5.1. La relazione di convalida registra la convalida relativa alla sicurezza aerea UE e deve contenere quantomeno:

a) la lista di controllo completa firmata dal validatore della sicurezza aerea UE e riportante, se richiesto, le osservazioni del soggetto sottoposto a convalida; nonché

b) una dichiarazione di impegni firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché

c) una dichiarazione di indipendenza rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal singolo che effettua la convalida della sicurezza aerea UE.

11.6.5.2. Il validatore della sicurezza aerea UE è tenuto a stabilire il livello di conformità con gli obiettivi riportati nella lista di controllo e a riportare i risultati nell'apposita sezione della stessa.

11.6.5.3. La dichiarazione di impegni attesta l'impegno del soggetto sottoposto a convalida a continuare l'attività sulla base delle norme operative convalidate con successo.

11.6.5.4. Il soggetto sottoposto a convalida può dichiarare il proprio accordo o disaccordo in relazione ai livelli di conformità indicati nella relazione di convalida. Tale dichiarazione diviene parte integrante della relazione di convalida.

11.6.5.5. L'integrità della relazione di convalida è comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida della sicurezza aerea UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. ►M5 L'apposizione manuale della sigla su ogni pagina può essere sostituita da una firma elettronica dell'intero documento. ◄

▼M12

11.6.5.6. La relazione di convalida deve essere redatta in inglese e trasmessa all'autorità competente e al soggetto sottoposto a convalida entro e non oltre un mese dalla verifica in loco.

L'autorità competente deve valutare la relazione di convalida entro e non oltre sei settimane dal ricevimento.

▼M12

Se la relazione riguarda un vettore aereo, un operatore o un ente soggetto a convalida ai fini di una designazione esistente che scade dopo i periodi indicati ai capoversi precedenti, l'autorità competente può fissare un periodo più lungo per completare la valutazione.

In tal caso, e tranne qualora siano necessarie ulteriori informazioni e prove documentali supplementari per concludere correttamente la valutazione, l'autorità competente garantisce che il processo sia completato prima della scadenza della validità dello status.

Entro tre mesi dalla data di ricevimento della relazione deve essere fornito al validatore un riscontro scritto sulla qualità della relazione e, se del caso, eventuali raccomandazioni e osservazioni che l'autorità competente ritenga necessarie. Se pertinente, una copia di tale riscontro deve essere trasmessa all'autorità competente che ha approvato il validatore.

Ai fini della designazione di altri vettori aerei, operatori o soggetti ai sensi del presente regolamento, un'autorità competente può chiedere all'autorità competente che ha redatto una relazione di convalida nella propria lingua nazionale o che ha chiesto al validatore che effettua la convalida di farlo, una copia della relazione completa redatta in lingua inglese, la quale deve pervenire entro quindici giorni.

▼B

11.7. MUTUO RICONOSCIMENTO DELLA FORMAZIONE

11.7.1. Le competenze acquisite da una persona per ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei suoi atti di esecuzione in uno Stato membro sono riconosciute in un altro Stato membro.

▼M2

APPENDICE 11-A

DICHIARAZIONE DI INDIPENDENZA — VALIDATORE DELLA SICUREZZA AEREA UE

a) Confermo di avere accertato in modo imparziale e obiettivo il livello di conformità del soggetto sottoposto a convalida.

b) Confermo di non essere alle dipendenze del soggetto sottoposto a convalida, né di esserlo stato negli ultimi due anni.

c) Confermo di non avere interessi diretti o indiretti di tipo economico o di altro tipo nei risultati dell'attività di convalida, del soggetto sottoposto a convalida o delle sue società affiliate.

d) Confermo di non intrattenere, né di aver intrattenuto negli ultimi 12 mesi, relazioni commerciali con il soggetto sottoposto a convalida, quali formazione o consulenza, con l'eccezione di quelle attinenti al processo di convalida, in ambiti relativi alla sicurezza aerea.

e) Confermo che la relazione di convalida della sicurezza aerea UE si basa su una valutazione completa delle informazioni contenute nella pertinente documentazione di sicurezza, che comprende:

— il programma di sicurezza, o equivalente, dei soggetti sottoposti a convalida, e

— le attività di verifica in loco dell'implementazione di tale programma di sicurezza o equivalente.

f) Confermo che la relazione di convalida della sicurezza aerea UE si basa su una valutazione di tutti i settori pertinenti ai fini della sicurezza sui quali il validatore è tenuto a formulare un parere in base alla pertinente lista di controllo UE.

g) Confermo di aver applicato una metodologia che consente di elaborare relazioni di convalida della sicurezza aerea UE separate per ciascun soggetto sottoposto a convalida e che assicura obiettività e imparzialità nella raccolta e valutazione delle informazioni, nei casi in cui soggetti diversi siano stati sottoposti a convalida nel corso di un unico intervento.

▼M2

h) Confermo di non aver accettato alcun beneficio, finanziario o di altro tipo, per l'attività di convalida, oltre a un onorario ragionevole e al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno.

Mi assumo la piena responsabilità sulla relazione di convalida della sicurezza aerea UE.

Nome del soggetto sottoposto a convalida:

Nome del validatore della sicurezza aerea UE:

Data:

Firma:

▼B

12. ATTREZZATURE DI SICUREZZA

▼M10

12.0. DISPOSIZIONI GENERALI E APPROVAZIONE DELLE ATTREZZATURE DI SICUREZZA

12.0.1. **Disposizioni generali**

12.0.1.1. L'autorità, l'operatore o il soggetto che utilizza le attrezzature per l'attuazione delle misure delle quali è responsabile in conformità al programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, deve garantire che le attrezzature soddisfino gli standard specificati nel presente capitolo.

Le informazioni contenute nel presente capitolo e classificate in conformità alla decisione (UE, Euratom) 2015/444 ([1]) devono essere messe a disposizione dall'autorità competente ai fabbricanti in base alla necessità di conoscere.

12.0.1.2. Devono essere effettuate prove di routine per ogni singola attrezzatura di sicurezza.

12.0.1.3. I fabbricanti devono fornire un metodo operativo e le attrezzature devono essere valutate e usate in conformità ad esso.

12.0.1.4. Se sono combinate varie attrezzature di sicurezza, ciascuna di esse deve ottemperare alle specifiche stabilite e soddisfare gli standard di cui al presente capitolo, sia usate separatamente sia in combinazione come un sistema.

12.0.1.5. Le attrezzature devono essere posizionate, installate e mantenute conformemente alle prescrizioni dei rispettivi fabbricanti.

12.0.2. **Approvazione delle attrezzature di sicurezza**

▼M16

12.0.2.1. Fatto salvo il punto 12.0.5, le attrezzature e i software di sicurezza seguenti possono essere installati dopo il 1º ottobre 2020 solo se sono stati loro accordati il «marchio UE» o lo status «in attesa di marchio UE» come previsto al punto 12.0.2.5:

a) portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD);

b) sistemi per il rilevamento di esplosivi (sistemi EDS);

c) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (ETD);

d) sistemi per il rilevamento di esplosivi liquidi (LEDS);

e) dispositivi per la rilevazione dei metalli (MDE);

([1]) Decisione (UE, Euratom) 2015/444 della Commissione, del 13 marzo 2015, sulle norme di sicurezza per proteggere le informazioni classificate UE (GU L 72 del 17.3.2015, pag. 53).

▼M16

f) scanner di sicurezza;

g) dispositivi di scansione delle calzature;

h) dispositivi per il rilevamento di vapori esplosivi (EVD);

i) software per il rilevamento automatizzato di articoli proibiti (APID).

▼M10

12.0.2.2. La Commissione deve approvare le attrezzature di sicurezza elencate al punto 12.0.2.1 e accordare il «marchio UE».

▼M12

12.0.2.3. Il «marchio UE» è accordato alle attrezzature di sicurezza sottoposte a prova dai centri di controllo che, sotto la responsabilità dell'autorità competente, attuano misure di controllo della qualità in conformità alla procedura di valutazione comune della Conferenza europea dell'aviazione civile.

▼M10

12.0.2.4. La Commissione può accordare un «marchio UE» alle attrezzature di sicurezza solo dopo aver ricevuto i verbali delle prove per le attrezzature in questione o le relazioni di livello 2 della procedura di valutazione comune della Conferenza europea dell'aviazione civile.

La Commissione può chiedere ulteriori informazioni relative ai verbali delle prove.

12.0.2.5. La Commissione può accordare un «marchio UE» alle attrezzature di sicurezza confermate dalla valutazione comune della Conferenza europea dell'aviazione civile. Tali attrezzature devono poter automaticamente fruire del «marchio UE» e devono ricevere uno status temporaneo «in attesa di marchio UE» fino all'approvazione definitiva.

Devono essere consentiti l'installazione e l'uso delle attrezzature di sicurezza con uno status «in attesa di marchio UE».

12.0.3. **«Marchio UE» e banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza**

12.0.3.1. Le attrezzature di sicurezza elencate al punto 12.0.2.1 a cui è stato accordato il «marchio UE» devono essere inserite nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza».

▼M15

12.0.3.2. Il «marchio UE» deve essere apposto dai fabbricanti sulle attrezzature di sicurezza approvate dalla Commissione e deve essere visibile su un lato dell'attrezzatura o sulla sua schermata.

▼M10

12.0.3.3. Le attrezzature con «marchio UE» devono essere installate con versioni hardware e software corrispondenti alla relativa descrizione nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza».

12.0.3.4. Fatti salvi i punti 12.0.4 e 12.0.5, le attrezzature di sicurezza con «marchio UE» beneficiano del riconoscimento reciproco e devono essere riconosciute in termini di disponibilità, distribuzione e uso in tutti gli Stati membri.

12.0.3.5. La Commissione deve mantenere la «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza».

12.0.3.6. Una voce nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza» deve contenere le informazioni seguenti:

a) un codice alfanumerico identificativo unico;

b) il nome del fabbricante;

c) la designazione;

d) la configurazione dettagliata con almeno:

i. la versione dell'hardware;

ii. l'algoritmo di rilevamento;

iii. se necessario, la versione del software di sistema;

▼M10

iv. se necessario, la versione dell'hardware ausiliario; e

v. se necessario, la versione del metodo operativo;

e) lo standard ottenuto;

f) lo status dell'attrezzatura, che indica uno degli elementi seguenti:

i. «marchio UE»;

ii. «in attesa di marchio UE»;

iii. «marchio UE sospeso»;

iv. «marchio UE ritirato»;

v. «marchio UE obsoleto»;

g) la data di rilascio dello status dell'attrezzatura.

12.0.4. **Sospensione e ritiro del «marchio UE»**

12.0.4.1. Su richiesta degli Stati membri o di propria iniziativa, la Commissione può sospendere senza preavviso il «marchio UE» e lo status «in attesa di marchio UE» di un'attrezzatura di sicurezza se viene informata che tale attrezzatura non è conforme allo standard per cui è stata approvata. Così facendo, la Commissione aggiorna di conseguenza lo status nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza».

12.0.4.2. Le attrezzature di sicurezza il cui «marchio UE» o lo status «in attesa di marchio UE» è stato sospeso non possono più essere distribuite e le unità già installate devono essere utilizzate con l'aggiunta di misure compensative, a seconda dei casi.

12.0.4.3. Su richiesta degli Stati membri o di propria iniziativa, la Commissione può ritirare il «marchio UE» o lo status «in attesa di marchio UE» di un'attrezzatura di sicurezza se ritiene che tale attrezzatura di sicurezza non sia più conforme allo standard per cui è stata approvata.

12.0.4.4. Le attrezzature di sicurezza il cui «marchio UE» o lo status «in attesa di marchio UE» è stato ritirato o è diventato obsoleto non possono più essere utilizzate dalla data di rilascio dello status come indicato nella «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica - attrezzature di sicurezza».

12.0.4.5. La Commissione può ripristinare il «marchio UE» o lo status «in attesa di marchio UE» se viene informata che un'attrezzatura è nuovamente conforme allo standard per cui è stata approvata.

12.0.5. **Misure più severe in materia di attrezzature di sicurezza e approvazione nazionale**

12.0.5.1. Gli Stati membri possono derogare al principio del riconoscimento reciproco applicando misure più severe in materia di attrezzature di sicurezza. Essi devono notificare alla Commissione tali misure, le approvazioni delle attrezzature di sicurezza e le misure adottate per garantire che le attrezzature di sicurezza approvate siano conformi agli standard di cui al presente capitolo.

12.0.5.2. Gli Stati membri possono derogare al principio del riconoscimento reciproco applicando il proprio meccanismo di approvazione nazionale delle attrezzature di sicurezza. Essi devono notificare alla Commissione tale meccanismo, le approvazioni delle attrezzature e le misure aggiuntive adottate per garantire che le attrezzature di sicurezza siano conformi agli standard di cui al presente capitolo.

▼M12

12.0.5.3. Le attrezzature di sicurezza approvate a livello nazionale sulla base dei punti 12.0.5.1 o 12.0.5.2 non ricevono automaticamente il «marchio UE».

▼B

12.1. PORTALI MAGNETICI PER LA RILEVAZIONE DEI METALLI (*WALK-THROUGH METAL DETECTION EQUIPMENT*- WTMD)

12.1.1. **Principi generali**

12.1.1.1. I WTMD devono essere in grado di rilevare e indicare mediante un allarme la presenza almeno di specificati oggetti metallici, sia individualmente che in combinazione tra di loro.

12.1.1.2. La capacità di rilevazione dei WTMD deve essere indipendente dalla posizione e dall'orientamento dell'oggetto metallico.

12.1.1.3. I WTMD devono essere assicurati saldamente ad una base solida.

12.1.1.4. I WTMD devono essere provvisti di un indicatore visivo segnalante che il dispositivo è in funzione.

12.1.1.5. Le modalità di regolazione dei parametri di rilevazione dei WTMD devono essere protette e accessibili esclusivamente alle persone autorizzate.

12.1.1.6. I WTMD devono fornire un doppio allarme, visivo ed acustico, quando rilevano gli oggetti metallici di cui al punto 12.1.1.1. Entrambi gli allarmi devono essere percepibili entro un raggio di due metri.

12.1.1.7. L'allarme visivo deve riportare un'indicazione dell'intensità del segnale rilevato dai WTMD.

▼M5

_____

▼B

12.1.2. **Standard per i WTMD**

▼M15

12.1.2.1. Sono previsti quattro standard per i WTMD. I requisiti dettagliati inerenti a tali standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015) 8005.

▼B

12.1.2.2. Tutti i WTMD utilizzati esclusivamente per lo screening delle persone diverse dai passeggeri devono soddisfare almeno lo standard 1.

12.1.2.3. Tutti i WTMD utilizzati per lo screening dei passeggeri devono soddisfare lo standard 2.

▼M15

12.1.2.4. Tutti i WTMD installati a partire dal 1º luglio 2023 devono essere conformi allo standard 1.1 o allo standard 2.1.

▼B

12.1.3. **Requisiti supplementari per i WTMD**

Tutti i WTMD per i quali è stato stipulato un contratto di installazione dopo il 5 gennaio 2007 devono soddisfare i seguenti requisiti:

a) produrre un segnale acustico e/o visivo per una determinata percentuale di persone che attraversano il WTMD senza far scattare l'allarme, come indicato al punto 12.1.1.1. Deve essere possibile stabilire tale percentuale; nonché

b) contare il numero di persone sottoposte a screening, escludendo le persone che attraversano il WTMD in direzione opposta; nonché

c) contare il numero di allarmi; nonché

d) calcolare la percentuale di allarmi rispetto al numero di persone sottoposte a screening.

12.1.4. **Requisiti supplementari per i WTMD utilizzati in combinazione con i dispositivi per la rilevazione dei metalli nelle calzature (dispositivi SMD)**

12.1.4.1. Tutti i WTMD utilizzati in combinazione con i dispositivi SMD devono essere in grado di rilevare e indicare mediante una segnalazione visiva almeno oggetti metallici specificati, sia individualmente che in combinazione tra di loro, in corrispondenza dell'altezza alla quale tali oggetti sono presenti sulla persona che transita attraverso il portale, indipendentemente dal tipo e dal numero di oggetti nonché dal loro orientamento.

▼B

12.1.4.2. Tutti i WTMD utilizzati in combinazione con i dispositivi SMD devono essere in grado di rilevare e indicare tutti gli allarmi generati dagli oggetti metallici presenti su una persona in almeno due zone. La prima zona deve corrispondere alle parti inferiori delle gambe ed essere compresa tra il pavimento e un massimo di 35 cm al di sopra del pavimento. Tutte le altre zone sono al di sopra della prima zona.

12.2. DISPOSITIVI ELETTROMAGNETICI PORTATILI PER LA RILEVAZIONE DEI METALLI (*HAND-HELD METAL DETECTION EQUIPMENT*- DISPOSITIVI HHMD)

12.2.1. I dispositivi elettromagnetici portatili per la rilevazione dei metalli (HHMD) devono essere in grado di rilevare oggetti metallici ferrosi e non ferrosi. Il rilevamento e l'identificazione della posizione del metallo rilevato vengono indicati mediante un allarme.

12.2.2. Le modalità di regolazione dei parametri di sensibilità dei dispositivi HHMD devono essere protette e accessibili esclusivamente alle persone autorizzate.

12.2.3. I dispositivi HHMD devono emettere un segnale di allarme udibile quando rilevano oggetti metallici. Il segnale d'allarme deve essere percepito entro una distanza di 1 metro.

▼M15

———————

▼B

12.2.5. I dispositivi HHMD devono essere provvisti di un indicatore visivo segnalante che il dispositivo è in funzione.

12.3. APPARECCHIATURE A RAGGI X

Le apparecchiature a raggi X devono essere conformi ai requisiti dettagliati stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M13

12.3.1. Tutte le apparecchiature installate a partire dal 1º gennaio 2023, da utilizzare nell'Unione per lo screening di merci e posta, nonché della posta e del materiale del vettore soggetti a controlli di sicurezza in conformità al capitolo 6, devono essere a visione multipla.

Per ragioni oggettive l'autorità competente può consentire l'uso di apparecchiature a raggi X a visione singola installate prima del 1º gennaio 2023 fino alle seguenti date:

a) per le apparecchiature a raggi X a visione singola installate prima del 1º gennaio 2016, al più tardi fino al 31 dicembre 2025;

b) per le apparecchiature a raggi X a visione singola installate a partire dal 1º gennaio 2016, per un periodo massimo di 10 anni dalla data di installazione o al più tardi fino al 31 dicembre 2027, se quest'ultima data è anteriore.

L'autorità competente informa la Commissione dell'applicazione delle disposizioni del secondo capoverso.

▼B

12.4. SISTEMI PER IL RILEVAMENTO DI ESPLOSIVI (*EXPLOSIVE DETECTION SYSTEMS EQUIPMENT* — SISTEMI EDS)

12.4.1. **Principi generali**

▼M16

12.4.1.1. I sistemi EDS devono essere in grado di rilevare e indicare, mediante un segnale d'allarme, quantità individuali specificate o superiori di materiale esplosivo o chimico contenuto nei bagagli o in altre spedizioni.

12.4.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla forma, dalla posizione o dall'orientamento del materiale esplosivo o chimico.

▼B

12.4.1.3. I sistemi EDS devono generare un segnale d'allarme in ognuno dei casi seguenti:

▼M16

— quando rilevano la presenza di materiale esplosivo o chimico, nonché

— quando rilevano la presenza di un oggetto che impedisce di rilevare il materiale esplosivo o chimico, nonché

▼B

— quando il contenuto di un bagaglio o spedizione è troppo denso per essere analizzato.

▼M12

12.4.2. **Standard per i sistemi EDS**

12.4.2.1. Tutti i sistemi EDS devono soddisfare i seguenti requisiti:

a) i sistemi installati prima del 1º settembre 2014 devono soddisfare almeno lo standard 2;

b) i sistemi installati tra il 1º settembre 2014 e il 31 agosto 2022 devono soddisfare almeno lo standard 3;

c) i sistemi installati tra il 1º settembre 2022 e il 31 agosto 2026 devono soddisfare almeno lo standard 3.1;

d) i sistemi installati a decorrere dal 1º settembre 2026 devono soddisfare almeno lo standard 3.2.

12.4.2.2. Lo standard 2 scade il 1º settembre 2021.

12.4.2.3. Al fine di consentire l'estensione dell'uso dello standard EDS 2 devono essere stabilite quattro categorie di aeroporti:

a) categoria I - aeroporto con più di 25 milioni di passeggeri nel 2019;

b) categoria II - aeroporto con servizi di linea verso almeno uno dei paesi terzi elencati nell'appendice 5-A del presente regolamento, ad eccezione del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord;

c) categoria III - aeroporto con il volume di traffico più elevato nel 2019 in ciascuno Stato membro, se non già definito di categoria I o II;

d) categoria IV - altro aeroporto.

12.4.2.4. L'autorità competente può autorizzare l'uso dello standard EDS 2 a decorrere dal 1º settembre 2021 secondo la seguente tabella:

	Sistemi EDS di standard 2 installati prima del 1º gennaio 2011	Sistemi EDS di standard 2 installati prima tra il 1º gennaio 2011 e il 1º settembre 2014
Aeroporti di categoria I	1º marzo 2022	1º marzo 2023
Aeroporti di categoria II o di categoria III	1º settembre 2022	1º settembre 2023
Aeroporti di categoria IV	1º marzo 2023	1º marzo 2024

▼M13

L'autorità competente può inoltre autorizzare l'uso dello standard EDS 2 per lo screening di merci e posta, nonché della posta e del materiale del vettore soggetti a controlli di sicurezza in conformità al capitolo 6, al più tardi fino al 1º settembre 2022.

▼M12

12.4.2.5. L'autorità competente che autorizzi l'uso di sistemi EDS di standard 2 a decorrere dal 1º settembre 2021 deve informarne la Commissione.

12.4.2.6. Tutti i sistemi EDS progettati per lo screening del bagaglio a mano devono soddisfare almeno lo standard C1.

12.4.2.7. Tutti i sistemi EDS progettati per lo screening del bagaglio a mano contenente computer portatili e altri oggetti elettrici di grandi dimensioni devono soddisfare almeno lo standard C2.

▼M12

12.4.2.8. Tutti i sistemi EDS progettati per lo screening del bagaglio a mano contenente computer portatili, altri oggetti elettrici di grandi dimensioni e LAG devono soddisfare almeno lo standard C3.

12.4.2.9. Tutti i dispositivi EDS conformi allo standard C3 devono essere considerati equivalenti ai sistemi LEDS conformi allo standard 2 per lo screening di LAG.

▼B

12.4.3. **Requisiti relativi alla qualità delle immagini dei sistemi EDS**

La qualità delle immagini dei sistemi EDS deve essere conforme ai requisiti dettagliati stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.5. PROIEZIONE DELL'IMMAGINE DI OGGETTI PERICOLOSI (*THREAT IMAGE PROJECTION* — TIP)

12.5.1. **Principi generali**

12.5.1.1. Il TIP deve essere in grado di proiettare immagini combinate di oggetti pericolosi (CTI) o immagini virtuali di oggetti pericolosi (FTI).

Le CTI sono immagini radioscopiche di bagagli o di altre spedizioni contenenti oggetti pericolosi.

Le FTI sono immagini radioscopiche di oggetti pericolosi, proiettate all'interno delle immagini radioscopiche di bagagli o di altre spedizioni che vengono sottoposti a screening.

Gli oggetti pericolosi appaiono all'interno dell'immagine radioscopica di bagagli e di altre spedizioni con una distribuzione uniforme e non in una posizione fissa.

Deve essere possibile fissare la percentuale di immagini CTI ed FTI da proiettare.

Se vengono utilizzate immagini CTI:

a) il concetto operativo deve garantire che l'addetto allo screening non riesca a vedere i bagagli o le altre spedizioni che vengono introdotti nelle apparecchiature a raggi X o nei sistemi EDS e non possa stabilire che un'immagine CTI venga o possa essere proiettata; nonché

b) il sistema TIP e le dimensioni della libreria devono garantire con ragionevole sicurezza che un addetto allo screening non sia nuovamente esposto alla stessa immagine CTI nel corso di 12 mesi.

▼M15

_____

▼B

12.5.1.2. Il TIP non deve compromettere le prestazioni e il normale funzionamento delle apparecchiature a raggi X o dei sistemi EDS.

L'addetto allo screening non viene avvertito quando un'immagine CTI o un'immagine FTI sta per essere proiettata o è stata proiettata fino a quando viene visualizzato un messaggio in conformità al punto 12.5.2.2.

12.5.1.3. Gli strumenti atti a gestire il TIP sono protetti e accessibili unicamente alle persone autorizzate.

12.5.1.4. Deve essere previsto un amministratore TIP responsabile della gestione della configurazione del sistema TIP.

12.5.1.5. L'autorità competente sorveglia regolarmente la corretta attuazione dei software TIP e assicura che i sistemi siano configurati correttamente, inclusa la proiezione realistica e pertinente di immagini CTI ed FTI, se utilizzate, che siano conformi ai requisiti e dispongano di librerie di immagini aggiornate.

▼B

12.5.2. **Costituzione del TIP**

12.5.2.1. Il TIP deve comprendere almeno:

a) una libreria di immagini CTI o FTI; nonché

b) la possibilità di visualizzare messaggi e di cancellarli; nonché

c) un sistema per registrare e presentare i risultati delle risposte dei singoli addetti allo screening.

12.5.2.2. Il TIP visualizza un messaggio che informa l'addetto allo screening in ciascuna delle seguenti circostanze:

a) quando l'addetto allo screening ha reagito ed è stata proiettata un'immagine CTI o FTI;

b) quando l'addetto allo screening non ha reagito ed è stata proiettata un'immagine CTI o FTI;

c) quando l'addetto allo screening ha reagito e non è stata proiettata un'immagine CTI o FTI;

d) quando il tentativo di proiettare un'immagine CTI o FTI è fallito ed era visibile all'addetto allo screening.

Il messaggio viene visualizzato in modo da non nascondere l'immagine del bagaglio o della spedizione cui si riferisce.

Il messaggio resta visibile fino a quando non viene cancellato dall'addetto allo screening. Nei casi di cui alle lettere a) e b), il messaggio viene visualizzato contestualmente all'immagine CTI o FTI.

12.5.2.3. L'accesso al dispositivo dotato di TIP installato e attivato richiede che l'addetto allo screening utilizzi un codice di identificazione unico.

12.5.2.4. Il TIP deve consentire di memorizzare i risultati delle risposte dei singoli addetti allo screening per un periodo minimo di 12 mesi ed in un formato tale da permettere l'elaborazione di resoconti.

12.5.2.5. La costituzione del TIP è inoltre soggetta ai requisiti supplementari dettagliati stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.6. DISPOSITIVI PER IL RILEVAMENTO DI TRACCE DI ESPLOSIVI (*EXPLOSIVE TRACE DETECTION EQUIPMENT* — DISPOSITIVI ETD)

12.6.1. ►**M16** I dispositivi ETD devono essere in grado di raccogliere e analizzare tracce di particelle provenienti da superfici contaminate o dal contenuto di bagagli o spedizioni e di indicare, mediante un segnale d'allarme, la presenza di esplosivi o sostanze chimiche. ◄ I suddetti dispositivi devono soddisfare tutti i seguenti requisiti ai fini dello screening:

a) i materiali di consumo non devono essere usati oltre le raccomandazioni del fabbricante o se le loro prestazioni si sono deteriorate attraverso l'uso;

b) i dispositivi ETD devono essere usati solo in un ambiente per il quale è stato approvato il loro impiego.

▼M16

Sono previsti standard per i dispositivi ETD che utilizzano il campionamento del particolato. I requisiti dettagliati inerenti a tali standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

12.6.2. Gli standard relativi ai dispositivi ETD per il rilevamento di esplosivi che utilizzano il campionamento del particolato si applicano ai dispositivi ETD in funzione a decorrere dal 1º settembre 2014.

Gli standard relativi ai dispositivi ETD per il rilevamento di sostanze chimiche che utilizzano il campionamento del particolato si applicano a partire dal 1º luglio 2024 ai dispositivi ETD in funzione a decorrere dal 1º settembre 2014.

▼M15

_____

▼B

12.7. DISPOSITIVI PER LO SCREENING DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG)

12.7.1. **Principi generali**

12.7.1.1. I sistemi LEDS devono essere in grado di rilevare e indicare, mediante un segnale d'allarme, quantità individuali specificate o superiori di materiale pericoloso contenuto nei LAG.

▼M2

12.7.1.2. Il dispositivo deve essere utilizzato in modo da garantire che il contenitore sia posizionato e orientato in modo da permettere che le capacità di rilevamento siano pienamente soddisfatte.

12.7.1.3. Il dispositivo deve generare un segnale d'allarme in ognuno dei seguenti casi:

a) quando rileva la presenza di materiale pericoloso;

b) quando rileva la presenza di un oggetto che impedisce di rilevare materiale pericoloso;

c) quando non riesce a valutare se il LAG sia innocuo o no;

d) quando il contenuto del bagaglio sottoposto a screening è troppo denso per essere analizzato.

_____

▼B

12.7.2. **Standard relativi ai sistemi per il rilevamento di esplosivi liquidi (sistemi LEDS)**

12.7.2.1. Sono previsti tre standard per i sistemi LEDS. I requisiti dettagliati inerenti a tali standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M2

12.7.2.2. Tutti i sistemi LEDS devono soddisfare lo standard 2.

_____

▼M15

_____

▼B

12.8. MODALITÀ DI SCREENING CHE UTILIZZANO NUOVE TECNOLOGIE

12.8.1. Uno Stato membro può autorizzare una modalità di screening che utilizza nuove tecnologie diverse da quelle stabilite nel presente regolamento, purché:

a) venga impiegata al fine di valutare una nuova modalità di screening; nonché

b) non pregiudichi il livello complessivo di sicurezza raggiunto; nonché

c) vengano fornite agli interessati, inclusi i passeggeri, le necessarie informazioni che si sta conducendo una prova.

12.8.2. Prima della data prevista per la sua introduzione, lo Stato membro interessato informa per iscritto la Commissione e gli altri Stati membri in merito alla nuova modalità di screening che esso intende autorizzare, allegando una relazione indicante le modalità con le quali si garantisce che l'applicazione della nuova metodologia soddisfa i requisiti di cui al punto 12.8.1, lettera b). La notifica deve inoltre contenere informazioni dettagliate sui siti nei quali tale modalità di screening sarà utilizzata e la durata prevista del periodo di valutazione.

12.8.3. In caso di risposta favorevole da parte della Commissione, o qualora non pervenga alcuna risposta entro un termine di tre mesi dal ricevimento della richiesta scritta, lo Stato membro può autorizzare l'introduzione della modalità di screening che utilizza nuove tecnologie.

▼B

Qualora ritenga che la nuova modalità di screening non fornisca garanzie sufficienti per il mantenimento del livello generale di sicurezza aerea nell'Unione, la Commissione ne informa lo Stato membro entro tre mesi dal ricevimento della notifica di cui al punto 12.8.2, esponendo le sue preoccupazioni. In tal caso lo Stato membro interessato non avvia l'utilizzo della modalità di screening in questione fino a quando non abbia convinto la Commissione.

12.8.4. Il periodo massimo di valutazione per ogni metodologia di screening che si avvale di nuove tecnologie deve essere di diciotto mesi. La durata del periodo di valutazione può essere ulteriormente estesa dalla Commissione al massimo di 12 mesi, a condizione che lo Stato membro fornisca una giustificazione adeguata.

12.8.5. Durante il periodo di valutazione l'autorità competente dello Stato membro interessato è tenuta a trasmettere periodicamente alla Commissione, a intervalli non superiori a sei mesi, una relazione sullo stato di avanzamento della valutazione. La Commissione comunica agli altri Stati membri il contenuto di tale relazione. Se non vengono trasmesse relazioni sull'avanzamento, la Commissione può chiedere allo Stato membro di sospendere la prova.

12.8.6. Qualora, sulla base di una relazione, la Commissione ritenga che la nuova metodologia di screening non fornisca garanzie sufficienti per il mantenimento del livello generale di sicurezza aerea nell'Unione, la Commissione informa lo Stato membro che la prova deve essere sospesa fino a quando non verranno fornite garanzie.

12.8.7. Il periodo di valutazione non può avere una durata superiore ai trenta mesi.

12.9. CANI ANTIESPLOSIVO

12.9.1. **Principi generali**

12.9.1.1. Un cane antiesplosivo (EDD) deve essere in grado di rilevare e segnalare quantità individuali specificate o superiori di materiale esplosivo.

12.9.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla forma, dalla posizione o dall'orientamento del materiale esplosivo.

12.9.1.3. Un EDD deve dare un segnale d'allarme, in forma di risposta passiva, quando rileva la presenza dei materiali esplosivi elencati all'appendice 12-D della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.9.1.4. Un EDD e il suo conduttore possono essere impiegati per lo screening se entrambi sono stati abilitati a farlo, sia indipendentemente l'uno dall'altro che nel lavoro di squadra.

12.9.1.5. Un EDD e il suo conduttore devono seguire un programma di addestramento iniziale e periodico per acquisire e mantenere le competenze richieste e, se del caso, acquisirne di nuove.

12.9.1.6. Per essere abilitata, una squadra cinofila antiesplosivo (squadra EDD), composta da un EDD e dal suo conduttore, deve aver superato un corso di addestramento.

▼M15

12.9.1.7. Ciascuna squadra EDD deve essere approvata dall'autorità competente o per conto di quest'ultima in conformità alle appendici 12-E e 12-F della decisione di esecuzione C(2015) 8005. L'autorità competente può consentire l'invio e l'impiego di squadre EDD addestrate e/o approvate dall'autorità competente di un altro Stato membro a condizione che abbia formalmente concordato con l'autorità approvante i rispettivi ruoli e le rispettive responsabilità nel garantire il rispetto di tutti i requisiti di cui al capitolo 12.9 del presente allegato, in conformità all'appendice 12-P del presente allegato. In mancanza di un tale accordo, il rispetto di tutti i requisiti di cui al capitolo 12.9 del presente allegato rimane piena responsabilità dell'autorità competente dello Stato membro nel quale viene inviata e impiegata la squadra EDD.

▼B

12.9.1.8. Ciascuna squadra EDD che abbia ottenuto l'abilitazione da parte dell'autorità competente può essere utilizzata per lo screening di sicurezza avvalendosi del metodo di rilevamento dell'odore in condizioni reali (*free-running*) oppure del metodo di rilevamento dell'odore a distanza.

12.9.2. **Standard per i cani antiesplosivo (EDD)**

12.9.2.1. I requisiti relativi alle prestazioni di un EDD sono stabiliti nell'appendice 12-D della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.9.2.2. Una squadra EDD impiegata per lo screening delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati dalle persone diverse dai passeggeri, dei veicoli, degli aeromobili, delle provviste di bordo, delle forniture per l'aeroporto e delle aree sterili dell'aeroporto deve soddisfare lo standard 1 in materia di rilevamento di esplosivi.

12.9.2.3. Una squadra EDD impiegata per lo screening del bagaglio da stiva, della posta e del materiale del vettore aereo, delle merci e della posta deve soddisfare lo standard 2 in materia di rilevamento di esplosivi.

12.9.2.4. Una squadra EDD abilitata al rilevamento di materiali esplosivi con il metodo di rilevamento dell'odore a distanza può essere impiegata esclusivamente per lo screening di merci ma per nessun altro oggetto di cui allo standard 2.

▼M2

12.9.2.5. Un EDD impiegato per il rilevamento di materiali esplosivi deve essere dotato di mezzi adeguati che ne consentano l'identificazione inequivocabile.

▼B

12.9.2.6. Nello svolgimento delle sue funzioni di rilevamento di esplosivi, un EDD deve sempre essere accompagnato dal conduttore abilitato a lavorare con l'EDD in questione.

12.9.2.7. Un EDD abilitato per il metodo di rilevamento dell'odore in condizioni reali deve avere un unico conduttore. Un conduttore può essere abilitato per condurre un massimo di due EDD.

12.9.2.8. Un EDD abilitato per il metodo di rilevamento dell'odore a distanza deve essere condotto al massimo da due conduttori.

12.9.3. **Requisiti in materia di addestramento**

Obblighi generali di addestramento

12.9.3.1. L'addestramento di una squadra EDD deve comprendere aspetti teorici, aspetti pratici e un addestramento sul posto di lavoro.

▼M15

12.9.3.2. Il contenuto dei corsi di addestramento deve essere specificato o approvato dall'autorità competente. La formazione teorica del conduttore deve comprendere le disposizioni di cui al capitolo 11.2 relative allo screening dell'area o delle aree specifiche per le quali la squadra EDD è approvata.

▼B

12.9.3.3. L'addestramento sarà condotto dall'autorità competente o per suo conto avvalendosi di istruttori qualificati, in conformità con il punto 11.5.

12.9.3.4. I cani da addestrare per il rilevamento degli esplosivi devono essere utilizzati esclusivamente per tale scopo.

12.9.3.5. Nel corso dell'addestramento devono essere impiegati materiali da esercitazione che rappresentano esplosivi.

12.9.3.6. Per evitare contaminazioni, a tutti coloro che maneggiano tali materiali da esercitazione deve essere assicurata una formazione.

▼B

Addestramento iniziale per le squadre EDD

12.9.3.7. Una squadra EDD deve seguire un addestramento iniziale conformemente ai requisiti stabiliti al punto 12.9.3 della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.9.3.8. L'addestramento iniziale per le squadre EDD deve comprendere l'addestramento pratico nell'ambiente di lavoro al quale ciascuna di esse sarà destinata.

Addestramento periodico per le squadre EDD

12.9.3.9. Un EDD e il suo conduttore devono seguire un programma di addestramento periodico, sia individualmente che insieme nel lavoro di squadra.

12.9.3.10. L'addestramento periodico deve mantenere le competenze esistenti al livello richiesto dall'addestramento iniziale e far sì che le competenze acquisite siano in linea con gli sviluppi in materia di sicurezza.

12.9.3.11. L'addestramento periodico di una squadra EDD deve essere effettuato almeno ogni sei settimane. La durata minima dell'addestramento periodico deve essere di almeno quattro ore per ciascun periodo di sei settimane.

12.9.3.12. Il punto 11 non si applica nei casi in cui un EDD segua, almeno ogni settimana, un addestramento al riconoscimento di tutti i materiali elencati nell'appendice 12-D della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

Documentazione relativa all'addestramento delle squadre EDD

12.9.3.13. La documentazione relativa all'addestramento iniziale e periodico deve essere mantenuta, sia per l'EDD che per il suo conduttore, almeno per la durata del loro contratto di impiego, e resa disponibile all'autorità competente su richiesta.

Addestramento operativo per le squadre EDD

12.9.3.14. Quando l'EDD viene impiegato nelle attività di screening deve seguire un addestramento operativo inteso a garantire le prestazioni di cui all'appendice 12-D della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.9.3.15. L'addestramento operativo deve essere continuo, effettuato a campione nel corso del periodo di impiego, e misurare le prestazioni di rilevamento dell'EDD mediante l'impiego di materiali da esercitazione autorizzati.

12.9.4. **Procedure di abilitazione**

12.9.4.1. La procedura di abilitazione deve assicurare la valutazione di tutte le seguenti competenze:

a) capacità dell'EDD di soddisfare i requisiti relativi alle prestazioni di rilevamento di cui all'appendice 12-D della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione;

b) capacità dell'EDD di fornire un'indicazione passiva circa la presenza di materiali esplosivi;

c) capacità dell'EDD e del suo conduttore di lavorare efficacemente in squadra;

d) capacità del conduttore di guidare correttamente l'EDD nonché di interpretare e rispondere adeguatamente alla reazione di quest'ultimo alla presenza di materiale esplosivo.

12.9.4.2. La procedura di abilitazione deve simulare ciascuno degli ambienti di lavoro nei quali la squadra EDD dovrà lavorare.

12.9.4.3. La squadra EDD deve completare con successo l'addestramento in ciascun ambiente per il quale è necessaria l'abilitazione.

12.9.4.4. Le procedure di abilitazione devono essere svolte in conformità alle appendici 12-E e 12-F della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼B

12.9.4.5. La validità di ciascun periodo di abilitazione non deve superare i 12 mesi.

12.9.5. **Controllo della qualità**

12.9.5.1. La squadra EDD è soggetta alle misure di controllo della qualità di cui all'appendice 12-G della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

12.9.6. **Metodologia di screening**

Ulteriori requisiti dettagliati sono contenuti nella decisione di esecuzione C (2015)8005 della Commissione.

12.10. DISPOSITIVI PER LA RILEVAZIONE DEI METALLI (*METAL DETECTION EQUIPMENT* — DISPOSITIVI MDE)

Le disposizioni particolareggiate sull'uso dei dispositivi MDE sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

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 rilevare 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, 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'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'addetto allo screening su una figura stilizzata.

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

a) gli scanner di sicurezza individuano e indicano, mediante un segnale d'allarme, almeno gli oggetti metallici e non metallici specificati, compresi gli esplosivi, individualmente o in combinazione tra di loro;

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

c) il sistema è dotato di un indicatore visivo segnalante che il dispositivo 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 fabbricante.

▼B

Gli scanner di sicurezza per lo screening dei passeggeri devono essere installati e impiegati a norma della raccomandazione 1999/519/CE del Consiglio ([1]) e della direttiva 2013/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]).

12.11.2 **Standard per gli scanner di sicurezza**

I requisiti di efficienza per gli scanner di sicurezza sono stabiliti all'appendice 12-K, classificata come «*CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL*» e trattata in conformità alla decisione (UE, Euratom) 2015/444.

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

12.11.2.1. Tutti gli scanner di sicurezza devono essere conformi allo standard 1.

Lo standard 1 scade il 1° gennaio 2022.

12.11.2.2. Lo standard 2 si applica agli scanner di sicurezza installati a decorrere dal 1° gennaio 2019.

▼M5

12.11.2.3. Lo standard 2.1 si applica agli scanner di sicurezza installati a decorrere dal 1° gennaio 2021.

12.12. DISPOSITIVI DI SCANSIONE DELLE CALZATURE

12.12.1. **Principi generali**

12.12.1.1. I dispositivi per la rilevazione dei metalli nelle calzature [*Shoe metal detection* (SMD) *equipment* - dispositivi SMD] devono essere in grado di rilevare e segnalare, mediante un allarme, la presenza almeno di oggetti metallici specificati, sia individualmente che in combinazione tra di loro.

12.12.1.2. I dispositivi per il rilevamento di esplosivi nelle calzature [*Shoe explosive detection* (SED) *equipment* - dispositivi SED] devono essere in grado di rilevare e segnalare, mediante un allarme, la presenza almeno di esplosivi specificati.

12.12.1.3. La capacità di rilevamento dei dispositivi SMD e SED deve essere indipendente dalla posizione e dall'orientamento dell'oggetto metallico o dell'esplosivo.

12.12.1.4. I dispositivi SMD e SED devono essere collocati su una base solida.

12.12.1.5. I dispositivi SMD e SED devono essere provvisti di un indicatore visivo segnalante che il dispositivo è in funzione.

12.12.1.6. Le modalità di regolazione dei parametri di rilevazione dei dispositivi SMD e SED devono essere protette e accessibili esclusivamente alle persone autorizzate.

12.12.1.7. I dispositivi SMD devono fornire almeno un segnale d'allarme visivo e acustico quando rilevano gli oggetti metallici di cui al punto 12.12.1.1. Entrambi gli allarmi devono essere percepibili entro un raggio di 1 metro.

12.12.1.8. I dispositivi SED devono fornire almeno un segnale d'allarme visivo e acustico quando rilevano gli esplosivi di cui al punto 12.12.1.2. Entrambi gli allarmi devono essere percepibili entro un raggio di 1 metro.

([1]) 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 (GU L 199 del 30.7.1999, pag. 59).

([2]) Direttiva 2013/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sulle disposizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (ventesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) e che abroga la direttiva 2004/40/CE (GU L 179 del 29.6.2013, pag. 1).

▼M5

12.12.2. **Standard per i dispositivi SMD**

12.12.2.1. Sono previsti due standard per i dispositivi SMD. I requisiti dettagliati inerenti a tali standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

12.12.2.2. Tutti i dispositivi SMD utilizzati esclusivamente per lo screening delle persone diverse dai passeggeri devono soddisfare almeno lo standard 1.

12.12.2.3. Tutti i dispositivi SMD utilizzati per lo screening dei passeggeri devono soddisfare lo standard 2.

12.12.2.4. Tutti i dispositivi SMD devono essere in grado di determinare la causa degli allarmi generati da un WTMD, nella zona compresa tra la superficie di sostegno della calzatura e un'altezza al di sopra di essa di almeno 35 cm.

12.12.3. **Standard per i dispositivi SED**

12.12.3.1. I requisiti dettagliati inerenti a tale standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

▼M16

12.13. SOFTWARE PER IL RILEVAMENTO AUTOMATIZZATO DI ARTICOLI PROIBITI (APID)

12.13.1. **Principi generali**

12.13.1.1. Il software per il rilevamento automatizzato di articoli proibiti (APID) deve essere in grado di rilevare e segnalare mediante segnale di allarme gli oggetti proibiti contenuti nei bagagli o in altre spedizioni.

12.13.2. **Standard per software APID**

12.13.2.1. Sono previsti tre standard per il software APID. I requisiti dettagliati inerenti a tali standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

12.14. DISPOSITIVI PER IL RILEVAMENTO DI VAPORI ESPLOSIVI [*EXPLOSIVE VAPOUR DETECTION* (EVD) *EQUIPMENT* — DISPOSITIVI EVD]

12.14.1. **Principi generali**

12.14.1.1. I dispositivi per il rilevamento di vapori esplosivi (EVD) devono essere in grado di raccogliere campioni di aria e analizzarli per individuare vapori, aerosol e/o particelle sospese che siano un segnale della presenza di esplosivi e materiali connessi ad esplosivi.

Se nel campione sono presenti tracce di esplosivi o materiali connessi ad esplosivi, i dispositivi EVD devono emettere un segnale di allarme.

12.14.1.2. Ai fini dello screening con dispositivi EVD, si applicano i requisiti seguenti.

a) I dispositivi EVD devono essere utilizzati solo in un ambiente e per gli scopi per i quali sono stati approvati, vale a dire lo screening di:

— passeggeri e persone diverse dai passeggeri (EVD-PX);

— bagaglio a mano (EVD-CB);

— bagaglio da stiva (EVD-HB);

— merce e posta aerea, posta e materiale del vettore aereo, provviste di bordo e forniture per l'aeroporto (EVD-CS);

b) i materiali di consumo non devono essere usati oltre le raccomandazioni del rispettivo fabbricante o se le loro prestazioni si sono deteriorate attraverso l'uso.

▼M16

12.14.2. **Standard per gli EVD**

12.14.2.1. Tutti i dispositivi EVD utilizzati per lo screening del bagaglio da stiva, della merce e posta aerea, della posta e del materiale del vettore aereo caricato nella stiva dell'aeromobile, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto devono soddisfare almeno lo standard 1.

12.14.2.2. Tutti i dispositivi EVD utilizzati per lo screening per il controllo dei passeggeri e delle persone diverse dai passeggeri nonché del bagaglio a mano devono soddisfare almeno lo standard 3.

12.14.2.3. I requisiti dettagliati inerenti a tali standard sono stabiliti nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

▼B

APPENDICE 12-A

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD) e i dispositivi per la rilevazione dei metalli nelle calzature (SMD) sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-B

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS) sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-C

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i dispositivi per lo screening di liquidi, aerosol e gel (LAG) sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-D

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti relativi alle prestazioni di un EDD sono definite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-E

Le disposizioni particolareggiate sulle procedure di abilitazione per un EDD sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-F

Le disposizioni particolareggiate su ambienti e condizioni di prova per l'abilitazione di un EDD sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-G

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di controllo della qualità per un EDD sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-H

Le disposizioni particolareggiate su «EDD impiegati con il metodo di rilevamento dell'odore in condizioni reali — Norme relative alla metodologia di impiego» sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-I

Le disposizioni particolareggiate per «EDD impiegati con il metodo di rilevamento dell'odore a distanza — Norme per la metodologia di impiego» sono definite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-J

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i dispositivi MDE sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼B

APPENDICE 12-K

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per gli scanner di sicurezza sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

APPENDICE 12-L

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione.

▼M16

APPENDICE 12-M

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per il software APID sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

▼M10

APPENDICE 12-N

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i dispositivi SED sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

APPENDICE 12-O

Le disposizioni particolareggiate sui requisiti di efficienza per i dispositivi EVD sono stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.

▼M15

APPENDICE 12-P

LETTERA D'INTESA TRA AUTORITÀ COMPETENTI — ASSISTENZA PER L'IMPIEGO DI SQUADRE EDD

La presente lettera d'intesa è stipulata tra le seguenti parti:

L'autorità competente che riceve assistenza per l'impiego di squadre EDD:

.....

L'autorità o le autorità competenti che forniscono assistenza per l'impiego di squadre EDD:

.....

Al fine di individuare i seguenti ruoli ([1]) per garantire che l'impiego delle squadre EDD sia conforme alle prescrizioni dell'UE:

Autorità competente incaricata di specificare o approvare il contenuto dei corsi di addestramento:

.....

Autorità competente incaricata di approvare le squadre EDD:

.....

Autorità competente incaricata del controllo di qualità esterno:

.....

Per il seguente periodo di validità:

Data:

Firme:

([1]) Se necessario, la presente lettera d'intesa può essere integrata e modificata come opportuno per specificare i ruoli delle autorità competenti e determinarne l'ambito di applicazione.