**Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni**

►B

# REGOLAMENTO (UE) N. 185/2010 DELLA COMMISSIONE

**del 4 marzo 2010**

**che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1)

Modificato da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n. | pag. | data |
| ►M1 | Regolamento (UE) n. 357/2010 della Commissione del 23 aprile 2010 | L 105 | 10 | 27.4.2010 |
| ►M2 | Regolamento (UE) n. 358/2010 della Commissione del 23 aprile 2010 | L 105 | 12 | 27.4.2010 |
| ►M3 | Regolamento (UE) n. 573/2010 della Commissione del 30 giugno 2010 | L 166 | 1 | 1.7.2010 |
| ►M4 | Regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione del 3 novembre 2010 | L 286 | 1 | 4.11.2010 |
| ►M5 | Regolamento (UE) n. 334/2011 della Commissione del 7 aprile 2011 | L 94 | 12 | 8.4.2011 |
| ►M6 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 859/2011 della Commissione del 25 agosto 2011 | L 220 | 9 | 26.8.2011 |
| ►M7 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1087/2011 della Commissione del 27 ottobre 2011 | L 281 | 12 | 28.10.2011 |
| ►M8 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1147/2011 della Commissione dell'11 novembre 2011 | L 294 | 7 | 12.11.2011 |
| ►M9 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 173/2012 della Commissione del 29 febbraio 2012 | L 59 | 1 | 1.3.2012 |
| ►M10 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 711/2012 della Commissione del 3 agosto 2012 | L 209 | 1 | 4.8.2012 |
| ►M11 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1082/2012 della Commissione del 9 novembre 2012 | L 324 | 25 | 22.11.2012 |
| ►M12 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 104/2013 della Commissione del 4 febbraio 2013 | L 34 | 13 | 5.2.2013 |
| ►M13 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 189/2013 della Commissione del 5 marzo 2013 | L 62 | 17 | 6.3.2013 |
| ►M14 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 246/2013 della Commissione del 19 marzo 2013 | L 77 | 8 | 20.3.2013 |
| ►M15 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 654/2013 della Commissione del 10 luglio 2013 | L 190 | 1 | 11.7.2013 |
| ►M16 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1103/2013 della Commissione del 6 novembre 2013 | L 296 | 6 | 7.11.2013 |
| ►M17 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 1116/2013 della Commissione del 6 novembre 2013 | L 299 | 1 | 9.11.2013 |
| ►M18 | Regolamento di esecuzione (UE) n. 278/2014 della Commissione del 19 marzo 2014 | L 82 | 3 | 20.3.2014 |

Rettificato da:

►C1 Rettifica, GU L 45 del 15.2.2014, pag. 40 (1103/2013)

▼B

# REGOLAMENTO (UE) N. 185/2010 DELLA COMMISSIONE

**del 4 marzo 2010**

**che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) Conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 300/2008 la Commissione adotta disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e disposizioni generali che integrano le norme fondamentali comuni, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del suddetto regolamento.

(2) Se contengono misure di sicurezza sensibili, tali misure devono essere considerate informazioni classificate UE ai sensi della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione, del 29 novembre 2001, che modifica il regolamento interno della Commissione ([2]), come prevede l'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008, e non devono pertanto essere pubblicate. È opportuno adottare tali misure separatamente, con una decisione di cui tutti gli Stati membri sono destinatari.

(3) Il regolamento (CE) n. 300/2008 si applica in tutti i suoi elementi a decorrere dalla data specificata nelle disposizioni attuative adottate secondo le procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 4, paragrafo 3, del suddetto regolamento, ma non oltre il 29 aprile 2010. Il presente regolamento deve quindi essere applicato a decorrere dal 29 aprile 2010 al fine di armonizzare l'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

(4) Con il tempo saranno sviluppati metodi e tecnologie per il rilevamento di esplosivi liquidi. Sulla base degli sviluppi tecnologici e delle esperienze acquisite a livello operativo sia nell'UE che su scala globale, la Commissione presenterà proposte, ove opportuno, per rivedere le disposizioni di natura tecnologica e operativa in materia di controllo (screening) di liquidi, aerosol e gel.

(5) I regolamenti della Commissione (CE) n. 1217/2003, del 4 luglio 2003, recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile ([3]), (CE) n. 1486/2003, del 22 agosto 2003, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile ([4]), (CE) n. 1138/2004, del 21 giugno 2004, che stabilisce una definizione comune delle parti critiche

([1]) GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.
([2]) GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.
([3]) GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44.
([4]) GU L 213 del 23.8.2003, pag. 3.

▼B

delle aree sterili degli aeroporti ([1]), (CE) n. 820/2008, dell'8 agosto 2008, che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione ([2]), che hanno tutti attuato il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile ([3]), devono quindi essere abrogati.

(6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Obiettivo**

Il presente regolamento stabilisce 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 e disposizioni generali che completano le norme fondamentali comuni.

*Articolo 2*

**Modalità di esecuzione**

1. Le disposizioni di cui all'articolo 1 sono esposte nell'allegato.

2. Conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 300/2008, i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile tengono nel debito conto il presente regolamento.

*Articolo 3*

**Abrogazione**

I regolamenti (CE) n. 1217/2003, (CE) n. 1486/2003, (CE) n. 1138/2004 e (CE) n. 820/2008 sono abrogati con effetto dal 29 aprile 2010.

*Articolo 4*

**Entrata in vigore**

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

Esso si applica a partire dal 29 aprile 2010.

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

([1]) GU L 221 del 22.6.2004, pag. 6.
([2]) GU L 221 del 19.8.2008, pag. 8.
([3]) GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

▼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 sottoposto a controllo (screening) che viene fisicamente protetto in modo da impedire che in esso vengano introdotti oggetti.

1.0.3. Fatti salvi i criteri di deroga di cui al regolamento (CE) n. 272/2009, l'autorità competente può autorizzare procedure di sicurezza speciali o deroghe per la protezione e la sicurezza delle aree lato volo negli aeroporti nei giorni in cui non vi sono più di otto voli in partenza programmati, a condizione che ci sia un solo 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 d'applicazione del punto 1.1.3.

▼M17

1.0.4. «Oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri», si tratta di beni destinati all'uso personale della persona che li trasporta.

▼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.

1.1.1.2. Il confine tra aree lato terra e aree 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 (security restricted areas)**

1.1.2.1. Le aree sterili devono comprendere almeno:

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

b) una parte di un aeroporto attraverso la quale può transitare il bagaglio da stiva in partenza già sottoposto a controllo 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.

▼B

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

1.1.2.3. Qualora persone non autorizzate possano aver avuto accesso ad aree sterili, si procede ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate non appena possibile in modo da poter ragionevolmente garantire che essa non contenga 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**

1.1.3.1. Negli aeroporti in cui più di 40 persone sono in possesso di un tesserino di riconoscimento aeroportuale che permette l'accesso alle aree sterili devono essere istituite le parti critiche.

1.1.3.2. Le parti critiche devono includere almeno:

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

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

Una parte di un aeroporto viene considerata area sterile 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, si procede immediatamente ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate prima che tale parte sia istituita in modo da poter ragionevolmente garantire che essa non contenga articoli proibiti. Questa disposizione viene considerata soddisfatta nel caso di aeromobili che vengono sottoposti ad una ispezione di sicurezza.

▼M9

1.1.3.4 Qualora persone non autorizzate, o passeggeri e membri dell'equipaggio in provenienza da paesi terzi diversi da quelli elencati nell'appendice 4-B, possano aver avuto accesso a parti critiche, si procede non appena possibile ad una ispezione di sicurezza delle parti che potrebbero essere state contaminate in modo da poter ragionevolmente garantire che esse non contengano articoli proibiti.

Il dettato del paragrafo 1 si considera soddisfatto nel caso di aeromobili che vengono sottoposti a una ispezione di sicurezza.

Il paragrafo 1 non si applica quando persone di cui ai punti 1.3.2 e 4.1.1.7 hanno avuto accesso a queste parti.

Per quanto riguarda i passeggeri o i membri dell'equipaggio in provenienza da paesi terzi diversi da quelli elencati nell'appendice 4-B, il paragrafo 1 si applica esclusivamente alle parti critiche utilizzate per i bagagli da stiva e/o i passeggeri in partenza già sottoposti a controllo, che non partono sullo stesso aereo dei suddetti passeggeri o membri dell'equipaggio.

▼B

1.2. CONTROLLO DELL'ACCESSO

1.2.1. **Accesso alle aree lato volo**

1.2.1.1. L'accesso al lato volo è autorizzato esclusivamente alle persone e ai veicoli che hanno un motivo legittimo per entrare. ►M17 Le visite guidate dell'aeroporto scortate da persone autorizzate sono considerate un motivo legittimo. ◄

▼B

1.2.1.2. Per essere autorizzata ad accedere al lato volo, ogni persona deve esibire un'autorizzazione.

1.2.1.3. Per essere autorizzato ad accedere al lato volo, ogni veicolo esibire un lasciapassare per veicoli.

1.2.1.4. Le persone che si trovano sul 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. ►M17 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, ogni persona deve esibire una delle seguenti autorizzazioni:

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

b) un tesserino di approvazione come membro di equipaggio valido; oppure

c) un tesserino di ingresso in aeroporto valido; oppure

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

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

▼M9

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

▼B

1.2.2.3. Per essere autorizzato ad accedere alle aree sterili, ogni veicolo deve esibire un lasciapassare 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.

La carta di cui ai punti 1.2.2.2, lettere b) – e), rispettivamente, deve essere controllata per accertarne ragionevolmente la validità e la sua corrispondenza al detentore prima di autorizzare una persona ad accedere alle aree sterili.

▼M9

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.

▼B

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.

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

1.2.2.7. L'accesso alle aree sterili deve inoltre essere soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.2.3. **Requisiti relativi ai tesserini di approvazione come membro dell'equipaggio e dei tesserini di ingresso in aeroporto comunitari**

▼B

1.2.3.1. Il tesserino di approvazione come membro di equipaggio utilizzato da un vettore aereo comunitario e il tesserino d'ingresso in aeroporto possono essere rilasciati solo a persone che abbiano esigenze operative e abbiano superato il controllo dei precedenti personali (background check) conformemente al punto 11.1.3.

1.2.3.2. I tesserini di approvazione per membri di equipaggio e per ingresso in aeroporto vengono rilasciati per un periodo non superiore a cinque anni.

1.2.3.3. Il tesserino di approvazione di una persona che non supera il controllo dei precedenti personali viene immediatamente ritirato.

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

La persona che non porti in modo visibile il proprio tesserino di approvazione nelle aree sterili diverse da quelle dove si trovano i passeggeri sarà oggetto di contestazione da parte degli agenti responsabili dell'applicazione del punto 1.5.1 lettera c) e, laddove opportuno, verrà segnalata.

1.2.3.5. Il tesserino di approvazione viene immediatamente restituito all'autorità che lo ha rilasciato:

a) su richiesta dell'autorità che lo ha rilasciato; oppure

b) in seguito a cessazione del rapporto di lavoro; oppure

c) in seguito a cambiamento del datore di lavoro; oppure

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

e) in seguito a scadenza del tesserino; oppure

f) in seguito a ritiro del tesserino.

1.2.3.6. La perdita, il furto o la mancata restituzione del tesserino di approvazione viene immediatamente notificata all'autorità che lo ha rilasciato.

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

1.2.3.8. I tesserini comunitari di approvazione come membro di equipaggio o di ingresso in aeroporto sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.2.4. **Requisiti supplementari per i tesserini di approvazione come membro di equipaggio comunitari**

1.2.4.1. Un tesserino di approvazione di un membro di equipaggio dipendente di un vettore aereo comunitario reca:

a) il nome e la fotografia del titolare; nonché

b) il nome del vettore aereo; nonché

c) il termine «crew» in inglese, da aggiungere entro 5 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento; nonché

d) la data di scadenza, da aggiungere entro 5 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

1.2.5. **Requisiti supplementari per i tesserini comunitari 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 sia programmato elettronicamente; nonché

▼B

c) il nome dell'autorità di rilascio o dell'aeroporto; nonché

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

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

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

1.2.5.2. Al fine di impedire l'illecita utilizzazione 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 veicolo viene rilasciato specificamente per un determinato veicolo e indica:

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

b) la data di scadenza.

I lasciapassare elettronici per veicoli non indicano le aree nelle quali il veicolo è autorizzato ad accedere né la data di scadenza, a condizione che tale informazione possa essere letta elettronicamente e controllata prima di autorizzare l'accesso alle aree sterili.

1.2.6.3. Un lasciapassare elettronico per veicolo viene apposto sul veicolo in modo tale da impedire che venga rimosso e riutilizzato.

1.2.6.4. Il lasciapassare per veicolo viene esposto in modo visibile ogniqualvolta il veicolo si trova nelle aree lato volo.

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

a) su richiesta del soggetto di rilascio; oppure

b) quando il veicolo non deve essere più utilizzato per l'accesso alle aree 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 un veicolo viene immediatamente comunicata all'autorità che lo ha rilasciato.

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

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

▼M9

1.2.6.9. I veicoli che sono utilizzati esclusivamente nelle aree lato volo e non sono autorizzati a circolare sulle strade pubbliche possono essere esentati dall'applicazione dei 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.

▼B

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 nelle immediate vicinanze dell'aeromobile con il quale sono arrivati o partiranno; nonché

c) aree destinate agli equipaggi ►M9 ; e ◄

▼M9

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

▼B

1.2.7.2. Eccezionalmente, una persona può essere dispensata dai requisiti di cui al punto 1.2.5.1 e dagli obblighi sui controlli dei precedenti personali a condizione che venga scortata ogni volta che si trovi nelle aree sterili. ►M17 Una persona può essere dispensata 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 tesserino di approvazione valido di cui al punto 1.2.2.2 lettera 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 certezza che la persona o le persone scortate non commettano violazioni alla sicurezza.

1.2.7.4. Un veicolo può essere dispensato dai requisiti di cui al punto 1.2.6 a condizione che venga scortato ogni volta che si trovi nell'area lato volo.

▼M17

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 equivalente, il membro d'equipaggio che scorta tale passeggero può essere esonerato dai requisiti di cui al punto 1.2.7.3 lettera a).

▼B

1.2.8. **Altre deroghe**

Altre deroghe sono soggette alle disposizioni stabilite in una decisione separata della Commissione.

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

▼M10

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

1.3.1.1. Le persone diverse dai passeggeri devono essere controllate attraverso una delle seguenti modalità:

a) ispezione manuale;

b) portale elettromagnetico per la rilevazione dei metalli (Walk-through metal detection equipment, WTMD);

c) cani in grado di rilevare esplosivi;

▼M10

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

e) scanner di sicurezza che non emettono radiazioni ionizzanti;

▼M12

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

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 per quanto riguarda il controllo delle persone diverse dai passeggeri.

▼M10

1.3.1.3. I cani per il rilevamento di esplosivi e i dispositivi ETD possono essere utilizzati solo come strumento supplementare di controllo o in alternanza imprevedibile con ispezioni manuali, WTMD o scanner di sicurezza.

1.3.1.4. Gli oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri devono essere controllati attraverso uno dei mezzi seguenti:

a) ispezione manuale;

b) apparecchiature a raggi X;

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

d) cani in grado di rilevare esplosivi;

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

▼M17

1.3.1.5. I punti da 4.1.2.4 a 4.1.2.7 e 4.1.2.11 si applicano per quanto riguarda il controllo degli oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri.

▼M10

1.3.1.6. I cani per il rilevamento di esplosivi e i dispositivi ETD possono essere utilizzati solo come strumento supplementare di controllo o in alternanza imprevedibile con ispezioni manuali, apparecchiature a raggi X o apparecchiature EDS.

1.3.1.7. Gli articoli di cui all'allegato 4-C possono essere trasportati solo dal personale autorizzato a farlo per l'espletamento di compiti essenziali per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali o degli aeromobili o per lo svolgimento delle proprie mansioni in volo.

1.3.1.8. Quando persone diverse dai passeggeri e gli oggetti da queste trasportati devono essere sottoposti a controlli a campione continui, la frequenza di questi ultimi deve essere stabilita dall'autorità competente sulla base di una valutazione del rischio.

1.3.1.9. Il controllo di persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da queste trasportati deve inoltre essere soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼B

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

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

1.3.2.2. Le persone sottoposte a controllo, diverse dai passeggeri, che lasciano temporaneamente le parti critiche, al loro ritorno possono essere esentate dal controllo a condizione che 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.

▼B

1.3.2.3. Le esenzioni e le procedure di controllo speciali devono inoltre essere soggette alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4. ISPEZIONE DEI VEICOLI

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

1.4.1.1. Tutti i veicoli che entrano nelle parti critiche devono essere ispezionati. Essi devono essere protetti da interferenze illecite dal momento dell'ispezione fino all'ingresso nelle 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 controllo (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 entrano nelle parti critiche sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4.2. **Veicoli che entrano in 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 effettuare il controllo (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 entrano nelle aree sterili diverse da parti critiche sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

1.4.3. **Metodi di ispezione**

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

1.4.3.2. I metodi seguenti possono essere utilizzati come strumenti supplementari di ispezione.

a) cani in grado di rivelare gli esplosivi; nonché

b) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivo.

1.4.3.3. I metodi di ispezione sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

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

1.4.4.1. L'autorità competente può, per ragioni obiettive, consentire a dei veicoli di essere esentati dall'ispezione o di essere sottoposti a procedure di ispezione speciali, a condizione che vengano scortati da una persona autorizzata a effettuare la scorta conformemente al punto 1.2.7.3.

1.4.4.2. Le deroghe e le procedure di ispezione speciali sono inoltre soggette alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

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 area lato terra, area lato volo, aree sterili, parti critiche e, se del caso, aree delimitate; nonché

▼B

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 tesserini di approvazione 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 nelle aree lato volo; nonché

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

▼M9

1.5.2. La frequenza e gli strumenti per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento si basano su una valutazione del rischio e devono essere approvati dall'autorità competente. Essi tengono conto degli elementi seguenti:

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

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

c) le possibilità e i limiti degli strumenti per effettuare la sorveglianza e il pattugliamento.

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

▼B

1.5.3. L'attività di sorveglianza e di pattugliamento non deve seguire un modello prevedibile. La validità dei tesserini di approvazione 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.

## 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 garantisce l'attuazione delle disposizioni 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 non deve essere sottoposto a controlli di sicurezza (check). Esso viene sottoposto ad un'ispezione di sicurezza (search) conformemente al punto 3.1.

3.0.4. L'operatore aeroportuale notifica ad un vettore aereo, dietro richiesta, 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.

3.1. ISPEZIONE DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE (SEARCH)

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

▼B

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 in una decisione separata della Commissione.

▼M17

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.

▼B

3.1.1.4. Un aeromobile in arrivo da uno Stato membro dove era in transito 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 in una decisione separata della Commissione.

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

Le modalità con cui si procede ad un'ispezione di sicurezza di un aeromobile sono soggette alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

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):

— numero del volo, nonché

▼M17

———————

— origine del volo precedente

———————

▼B

Se l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata effettuata, le informazioni devono includere:

— data e ora alle quali l'ispezione di sicurezza dell'aeromobile è stata completata, nonché

— il nome e la firma della persona responsabile dell'effettuazione dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile.

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, esso viene protetto dall'accesso non autorizzato come segue:

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

▼M17

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

▼B

c) disporre di strumenti elettronici che individuano immediatamente un tentativo di accesso non autorizzato.

3.2.1.2. Il punto 3.2.1.1 non si applica ad un aeromobile parcheggiato in un hangar chiuso 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) deve essere sigillata; oppure

c) deve essere chiusa; oppure

d) deve essere monitorata.

▼M17

Il punto 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 ragionevolmente l'accesso.

▼B

3.2.2.3. Quando le porte esterne sono chiuse, 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 in una decisione separata della Commissione.

**APPENDICE 3-A**

ISPEZIONE DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE (SEARCH)

Le modalità con cui si procede ad un'ispezione di sicurezza dell'aeromobile sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M17

**APPENDICE 3-B**

SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

*PAESI TERZI E PAESI E TERRITORI D'OLTREMARE CHE MANTENGONO RELAZIONI PARTICOLARI CON L'UNIONE IN VIRTÙ DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AI QUALI NON SI APPLICA IL TITOLO DI TALE TRATTATO RELATIVO AI TRASPORTI E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI*

Per quanto riguarda la sicurezza degli aeromobili, le norme di sicurezza applicate nei seguenti paesi terzi e nei paesi e territori d'oltremare che mantengono relazioni particolari con l'Unione in virtù del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ai quali non si applica il titolo di tale trattato relativo ai trasporti, sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni:

▼M17

**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 aventi 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, che confermano che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo 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.

4.0.3. I passeggeri e il bagaglio a mano in arrivo da uno Stato membro dove l'aeromobile era in transito dopo essere arrivato da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 4-B 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 sono stati sottoposti a controllo (screening) in tale Stato membro.

▼M2

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;

▼M14

c) «il sistema di rilevazione di esplosivi liquidi (LEDS)» è un dispositivo in grado di individuare materiali pericolosi, conforme alle disposizioni di cui al punto 12.7 dell'allegato alla decisione C(2010) 774 della Commissione.

▼B

4.1. CONTROLLO DEI PASSEGGERI E DEL BAGAGLIO A MANO

4.1.1. **Controlli sui passeggeri**

▼M8

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

▼M18

4.1.1.2. Il controllo dei passeggeri deve essere effettuato secondo una delle seguenti modalità:

a) un'ispezione manuale;

b) un portale elettromagnetico per la rilevazione dei metalli (Walk-through metal detection equipment, WTMD);

▼M18

c) cani in grado di rilevare esplosivi;

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

e) scanner di sicurezza che non emettono radiazioni ionizzanti;

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

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

▼B

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

4.1.1.4. Quando un portale magnetico emette un segnale di allarme, la causa dell'allarme deve essere individuata.

4.1.1.5. I dispositivi manuali per la rilevazione dei metalli (HHMD) possono essere utilizzati solo come strumento supplementare di controllo. Essi non sostituiscono le esigenze dell'ispezione manuale.

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

4.1.1.7. Le autorità competenti possono specificare categorie di passeggeri che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo o che possono essere dispensate dal controllo (screening). La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

4.1.1.8. Il controllo dei passeggeri è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M18

4.1.1.9. I cani per il rilevamento di esplosivi e i dispositivi ETD possono essere utilizzati solo come strumento supplementare di controllo.

▼M8

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

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

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

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

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

▼M8

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

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

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

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

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

▼M12

4.1.1.11. Si possono utilizzare dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) combinati con dispositivi elettromagnetici portatili per la rilevazione dei metalli (HHMD) soltanto nei casi in cui l'operatore ritenga l'ispezione manuale di una determinata parte della persona, inefficiente e/o inopportuna.

▼B

4.1.2. **Controllo del bagaglio a mano**

4.1.2.1. Prima del controllo, computer portatili e altri oggetti elettrici di grosse dimensioni devono essere tolti dal bagaglio a mano ed essere controllati separatamente.

▼M14

4.1.2.2. Il soggetto competente in tutti gli aeroporti sottopone a controllo (*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 del controllo i liquidi, aerosol e gel devono essere tolti dal bagaglio a mano e controllati separatamente dagli altri articoli del bagaglio a mano, a meno che l'apparecchiatura utilizzata per il controllo del bagaglio a mano sia anche in grado di controllare 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 liquidi, aerosol e gel 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, dove il contenuto entra comodamente e il sacchetto è completamente chiuso; nonché

b) tutti gli altri LAG, ivi compresi i sacchetti STEB contenenti liquidi, aerosol e gel.

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

▼M18

4.1.2.3. Il controllo del bagaglio a mano deve essere effettuato con almeno uno dei seguenti metodi:

a) un'ispezione manuale;

b) apparecchiature a raggi x;

▼M18

c) sistemi di rilevamento di esplosivi (EDS);

d) cani in grado di rilevare esplosivi in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a);

e) dispositivi ETD.

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se il bagaglio a mano contenga o no articoli proibiti, l'oggetto viene respinto o sottoposto ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo 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.

4.1.2.5. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi-X o sistemi EDS, ogni immagine deve essere esaminata dall'addetto al controllo.

4.1.2.6. Quando vengono utilizzate apparecchiature a raggi-X o sistemi EDS, ogni segnale di allarme deve essere verificato fino a che l'addetto al controllo 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.

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

4.1.2.8. Ogni bagaglio all'interno del quale sia riscontrata la presenza di un oggetto elettrico di grosse dimensioni viene nuovamente sottoposto a controllo dopo aver rimosso l'oggetto in questione, mentre l'oggetto elettrico viene sottoposto a un controllo separato.

4.1.2.9. I cani in grado di rilevare l'esplosivo e i dispositivi per la rilevazione di tracce di esplosivi possono essere utilizzati solo come strumenti supplementari di controllo.

4.1.2.10. Le autorità competenti possono stabilire le categorie di bagaglio a mano che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo o che possono essere esentate dal controllo. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

▼M17

4.1.2.11. Il personale che effettua il controllo del bagaglio a mano con apparecchiature a raggi X o con sistemi di rilevamento di esplosivi (EDS) non deve di norma trascorrere più di 20 minuti nell'esame continuato delle immagini. Dopo ognuno di questi periodi, l'addetto al controllo non può riprendere l'esame di 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 al controllo del bagaglio a mano al fine di assicurare condizioni ottimali di composizione del gruppo, qualità del lavoro, addestramento, sostegno e valutazione.

▼B

4.1.2.12. Il controllo del bagaglio a mano è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M14

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

4.1.3.1. I LAG trasportati dai passeggeri possono essere dispensati dal controllo con sistemi LEDS all'ingresso nell'area sterile qualora:

a) il LAG si trovi 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, dove il contenuto entra comodamente e il sacchetto è completamente chiuso; o

▼M14

b) il LAG sia stato sigillato in un apposito sacchetto STEB al momento dell'acquisto nell'area lato volo dell'aeroporto;

c) il LAG in un sacchetto STEB sia stato acquistato in un altro aeroporto dell'UE, oppure a bordo di un aeromobile di un vettore dell'Unione e sia stato risigillato in un apposito sacchetto STEB prima di lasciare l'area sterile dell'aeroporto;

d) il LAG sia stato controllato con sistemi LEDS nell'area lato volo dell'aeroporto e successivamente sigillato in un apposito sacchetto STEB.

Le deroghe di cui alle lettere c) e d) scadono il 31 dicembre 2015.

4.1.3.2. L'apposito sacchetto STEB di cui al punto 4.1.3.1, lettere da b) a d) deve:

a) essere chiaramente identificabile come STEB dell'aeroporto in questione;

b) mostrare all'interno la prova che l'acquisto o la richiusura sono avvenuti nell'aeroporto in questione e nel corso delle tre ore precedenti;

c) rispettare le norme supplementari previste in una decisione separata della Commissione.

4.1.3.3. Lo *screening* dei LAG è anche soggetto alle norme supplementari previste in una decisione separata della Commissione.

▼B

4.2. PROTEZIONE DEI PASSEGGERI E DEL BAGAGLIO A MANO

La protezione dei passeggeri e del bagaglio a mano è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

4.3. PASSEGGERI POTENZIALMENTE PERICOLOSI

4.3.1. L'autorità competente notifica 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 notifica 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 trasmette queste informazioni al comandante dell'aeromobile prima dell'imbarco dei passeggeri.

4.3.3. La 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 una deroga al punto 4.4.1. a condizione che:

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

▼B

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

c) siano ottemperate le norme di sicurezza vigenti.

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

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

**APPENDICE 4-A**

REQUISITI PER UN'ISPEZIONE MANUALE

Le modalità con cui si procede ad un'ispezione manuale sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M17

**APPENDICE 4-B**

PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

*PAESI TERZI E PAESI E TERRITORI D'OLTREMARE CHE MANTENGONO RELAZIONI PARTICOLARI CON L'UNIONE IN VIRTÙ DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AI QUALI NON SI APPLICA IL TITOLO DI TALE TRATTATO RELATIVO AI TRASPORTI E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI*

Per quanto riguarda i passeggeri e il bagaglio a mano, le norme di sicurezza applicate nei seguenti paesi terzi e nei paesi e territori d'oltremare che mantengono relazioni particolari con l'Unione in virtù del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ai quali non si applica il titolo di tale trattato relativo ai trasporti, sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni.

**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 aventi 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, che confermano che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo 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 poter essere utilizzati per provocare gravi ferite 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,

▼B

— 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:

— 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, tra cui:

— 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, tra 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;

e) *corpi contundenti* — oggetti che possono essere utilizzati per provocare ferite gravi quando vengono usati per colpire, tra 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 essere in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

▼B

— 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.

▼M14

_____

▼B

## 5. BAGAGLIO DESTINATO ALLA 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 equivalenti alle norme di base comuni per quanto riguarda il bagaglio da stiva sono elencati nell'appendice 5-A.

5.0.3. Il bagaglio da stiva in arrivo da uno Stato membro dove l'aeromobile era in transito dopo essere arrivato da un paese terzo che non figura nell'elenco di cui all'appendice 5-A viene considerato bagaglio da stiva in arrivo da un paese terzo, a meno che venga confermato che il suddetto bagaglio da stiva è stato sottoposto a controllo (screening) nel suddetto Stato membro.

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 controllo, fisicamente protetto in modo da impedire che in esso vengano introdotti oggetti.

5.1. CONTROLLO DEL BAGAGLIO DA STIVA

5.1.1. Ai fini del controllo del bagaglio da stiva (screening) vengono utilizzate le seguenti modalità o attrezzature, individualmente o in combinazione:

a) un'ispezione manuale; oppure

b) apparecchiature a raggi X; oppure

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

d) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi

▼M3

e) cani in grado di rilevare l'esplosivo.

▼B

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se il bagaglio da stiva contenga o meno degli articoli proibiti, il bagaglio viene respinto o viene sottoposto ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo si riterrà convinto.

5.1.2. Un'ispezione manuale del bagaglio a mano 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 al controllo di analizzare il contenuto del bagaglio deve essere sottoposto ad un altro tipo di controllo.

5.1.4. Il controllo attraverso un rivelatore di tracce di esplosivo 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.

▼B

5.1.5. Le autorità competenti possono stabilire categorie di bagaglio da stiva che, per ragioni oggettive, devono essere sottoposte a speciali procedure di controllo o che possono essere dispensate dal controllo. La Commissione viene informata in merito alle categorie stabilite.

5.1.6. Il controllo del bagaglio da stiva è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M17

5.1.7. Il personale che effettua il controllo del bagaglio da stiva con apparecchiature a raggi X o con sistemi di rilevamento di esplosivi (EDS) non deve di norma trascorrere più di 20 minuti nell'esame continuato delle immagini. Dopo ognuno di questi periodi, l'addetto al controllo non può riprendere l'esame di 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 al controllo del bagaglio da stiva al fine di assicurare condizioni ottimali di composizione del gruppo, qualità del lavoro, addestramento, sostegno e valutazione.

▼B

5.2. PROTEZIONE DEL BAGAGLIO DA STIVA

5.2.1. I passeggeri non possono accedere al bagaglio da stiva sottoposto al controllo, a meno che si tratti del loro bagaglio e che siano 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) che 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.

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

5.2.3. La protezione del bagaglio da stiva è inoltre soggetta alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata 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 sia in atto 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.

▼B

5.3.2.2. In una decisione separata della Commissione sono stabilite disposizioni supplementari dettagliate sui motivi indipendenti dalla volontà del passeggero.

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 controllo attraverso una delle modalità stabilite al punto 5.1.1 e, se del caso, applicando requisiti supplementari stabiliti in una decisione separata della Commissione.

▼M9

5.3.3.2. Il bagaglio da stiva che diventa bagaglio non accompagnato per motivi diversi da quelli menzionati al punto 5.3.2 viene rimosso dall'aeromobile e sottoposto a un nuovo controllo prima di esservi nuovamente caricato.

▼B

5.3.3.3. In una decisione separata della Commissione sono stabilite disposizioni supplementari dettagliate relative ai controlli di sicurezza sul bagaglio da stiva non accompagnato.

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 una deroga 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) siano ottemperate le norme di sicurezza vigenti.

5.4.3. I passeggeri vengono informati in merito agli articoli proibiti elencati nell'appendice 5-B prima del completamento delle operazioni di registrazione (check-in).

▼M17

**APPENDICE 5-A**

BAGAGLIO DA STIVA

*PAESI TERZI E PAESI E TERRITORI D'OLTREMARE CHE MANTENGONO RELAZIONI PARTICOLARI CON L'UNIONE IN VIRTÙ DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AI QUALI NON SI APPLICA IL TITOLO DI TALE TRATTATO RELATIVO AI TRASPORTI E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI*

Per quanto riguarda il bagaglio da stiva, le norme di sicurezza applicate nei seguenti paesi terzi e nei paesi e territori d'oltremare che mantengono relazioni particolari con l'Unione in virtù del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ai quali non si applica il titolo di tale trattato relativo ai trasporti, sono riconosciute equivalenti alle norme fondamentali comuni.

**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 aventi un importante impatto sui livelli complessivi di sicurezza aerea nell'Unione non sono più equivalenti alle norme fondamentali comuni dell'Unione.

▼M17

La Commissione informa immediatamente le autorità competenti degli Stati membri quando dispone di informazioni in merito ad iniziative, tra cui misure di compensazione, che confermano che l'equivalenza delle pertinenti norme in materia di sicurezza applicate dal paese terzo 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* — e dispositivi esplosivi e incendiari in grado, o che sembrano in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili, tra i quali:

— munizioni,

— detonatori e inneschi,

— detonatori e micce,

— 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.

▼M9

6.0.2 Sono considerati articoli proibiti nelle spedizioni di merci e posta i seguenti:

— dispositivi incendiari ed esplosivi assemblati che non vengono trasportati con modalità conformi alle vigenti norme di sicurezza;

———————

▼B

6.1. CONTROLLI DI SICUREZZA — DISPOSIZIONI GENERALI

6.1.1. Tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a controlli di sicurezza 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 illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; oppure

b) la spedizione sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza da parte di un mittente conosciuto e sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; oppure

c) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di uno mittente responsabile, sia stata protetta da interferenze illecite da quando sono stati eseguiti i suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco e non sia trasportata da un aeromobile per il trasporto di passeggeri; oppure

▼B

d) la spedizione è dispensata dai controlli ed è stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui è divenuta identificabile come merce o posta da trasportare per via aerea fino all'effettuazione del carico.

▼M6

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 illecite dopo l'effettuazione dei controlli di sicurezza, la spedizione in questione verrà sottoposta a un controllo 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.

▼B

6.1.3. Coloro che possono accedere senza scorta a merci o a posta identificabile come da trasportare per via aerea, e già sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza, devono avere preventivamente superato un controllo dei precedenti personali o un controllo precedente l'assunzione conformemente al capitolo 11.1.

6.2. CONTROLLO

6.2.1. **Controllo (Screening)**

6.2.1.1. Quando si procede al controllo di merci o di posta:

a) utilizzare gli strumenti o i metodi maggiormente in grado di individuare articoli proibiti, tenendo in considerazione la natura della spedizione; inoltre

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

6.2.1.2. Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire con ragionevole sicurezza che la spedizione non contenga articoli proibiti, la spedizione viene respinta o sottoposta ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo si riterrà convinto.

6.2.1.3. Il controllo delle merci e della posta è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M17

6.2.1.4. Il personale che effettua il controllo delle merci con apparecchiature a raggi X o con sistemi di rilevamento di esplosivi (EDS) non deve di norma trascorrere più di 20 minuti nell'esame continuato delle immagini. Dopo ognuno di questi periodi, l'addetto al controllo non può riprendere l'esame di 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.

▼M18

6.2.1.5. Il controllo delle merci e della posta deve essere effettuato con almeno uno dei seguenti metodi in conformità all'allegato 6-J:

a) un'ispezione manuale;

b) apparecchiature a raggi x;

▼M18

c) dispositivi EDS;

d) cani in grado di rilevare l'esplosivo (EDD);

e) dispositivi ETD;

f) ispezione visiva;

g) dispositivi di rilevamento di metalli (MDE).

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se le merci trasportate o la posta contengano o no articoli proibiti, le merci trasportate o la posta vengono respinte e sottoposte ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo non si riterrà convinto.

6.2.1.6. I seguenti strumenti o metodi possono essere applicati soltanto quando non è possibile utilizzare gli altri strumenti o metodi di cui al punto 6.2.1.5 per effetto della natura della spedizione:

altri controlli di sicurezza appropriati, se approvati dall'autorità competente e notificati alla Commissione.

▼B

6.2.2. **Deroghe ai controlli**

Le disposizioni relative alle deroghe ai controlli sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

6.3. AGENTI REGOLAMENTATI

6.3.1. **Approvazione di agenti regolamentati**

6.3.1.1. Gli agenti regolamentati sono riconosciuti dall'autorità competente.

Il approvazione di agente regolamentato è connesso ad un sito specifico.

Ogni soggetto che effettua controlli di sicurezza di cui al punto 6.3.2 viene riconosciuto 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 assistenza a terra.

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 riconosciuto ed iscritto per la prestazione di tali servizi dall'autorità competente; nonché

▼B

d) la protezione e il trasporto delle spedizioni ad un vettore stradale che soddisfa i requisiti del punto 6.6.

6.3.1.2. L'autorità competente di ogni Stato membro definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, le competenze per l'attuazione della seguente procedura sul approvazione degli agenti regolamentati:

a) L'interessato 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 il 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 relativi provvedimenti attuativi. 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 relativi provvedimenti attuativi 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.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata.

b) L'autorità competente, o un ►**M11** validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE ◄ che agisce a suo nome, esamina il programma di sicurezza e procede successivamente ad una verifica in loco dei siti specificati mal fine di accertare se il richiedente soddisfa i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

L'autorità competente, o un ►**M11** validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE ◄ che agisce a suo nome, deve tener conto se il richiedente sia titolare o meno di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione [1] che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93 [2].

c) Se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b), provvede a registrare le coordinate dell'agente nella ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄ 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 notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha richiesto il approvazione come agente regolamentato.

[1] GU L 360 del 19.12.2006, pag. 64.
[2] GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1.

▼B

Quando il programma di sicurezza di un vettore aereo descrive i metodi e le procedure che il vettore deve seguire per conformarsi ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi, si può ritenere che il vettore aereo ottemperi ai requisiti delle lettere a) e b) per tutti i siti specificati nel programma. Una verifica in loco dei siti specificati nel programma di sicurezza del vettore aereo viene effettuata entro 2 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Quando un agente regolamentato è stato riconosciuto tale in base al regolamento (CE) n. 2320/2002 della Commissione o al regolamento (CE) n. 820/2008 della Commissione e alla decisione C(2008) 4333 della Commissione, può essere considerato un agente regolamentato ai fini del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi per tutti i siti nei quali è stata effettuata una verifica in loco.

d) Un agente regolamentato non viene considerato riconosciuto tale fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

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 dovrà aver superato un controllo dei precedenti personali (background check) 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 ad ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

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

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

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status venga indicato nella ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

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 riconosciuto in conformità al punto 6.3 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 riconosciuta come agente regolamentato.

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

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, un mittente conosciuto, un mittente responsabile o nessuno di questi.

▼B

6.3.2.2. La persona che effettua la consegna della spedizione all'agente regolamentato o al vettore aereo presenta una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altri documenti che ne recano la fotografia e che sono stati rilasciati o sono riconosciuti dall'autorità nazionale. La carta di identità o altro documento viene utilizzata per accertare l'identità della persona che consegna la spedizione.

6.3.2.3. Quando accetta delle spedizioni che sono state sottoposte in precedenza a tutti i controlli di sicurezza prescritti, l'agente regolamentato provvede al loro controllo conformemente al punto 6.2.

▼M17

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 regolamento e al punto 6.3 della decisione 2010/774/UE della Commissione, l'agente regolamentato provvede affinché:

a) l'accesso senza scorta a tali spedizioni sia limitato alle persone autorizzate; e

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

— devono essere fisicamente protette in modo da impedire l'introduzione di articoli proibiti; oppure

— non devono essere lasciate incustodite e l'accesso viene limitato alle persone che intervengono nella protezione e nella movimentazione delle merci.

▼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 del presente regolamento, l'agente regolamentato provvede affinché ogni spedizione presentata ad un vettore aereo o ad altro agente regolamentato sia corredata da appropriata documentazione o sotto forma di lettera di trasporto aereo o di dichiarazione separata, in formato elettronico o scritta.

▼M9

6.3.2.6. La documentazione 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 6.2.3, lettere d) ed e), della decisione C(2010) 774 def., del 13 aprile 2010, della Commissione ([1]);

d) lo status di sicurezza della spedizione, attestato dalla menzione:

— «SPX», a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto passeggeri o per trasporto posta oppure

([1]) Non ancora pubblicata.

▼M9

— «SCO», a significare che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto posta, oppure

— «SHR», a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobile cargo o aeromobile per trasporto passeggeri o per trasporto posta, per quanto riguarda i requisiti ad alto rischio;

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

— «KC», a significare ricevuto da un mittente conosciuto (known consignor), oppure

— «AC», a significare ricevuto da un mittente responsabile (account consignor), oppure

— gli strumenti o le modalità di controllo utilizzati, oppure

— i motivi per dispensare la spedizione dal controllo,

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;

g) il codice identificativo unico ricevuto dall'autorità competente, di ogni agente regolamentato che ha riconosciuto lo status di sicurezza attribuito ad una spedizione da un altro agente regolamentato.

▼M17

Un agente regolamentato che presenta spedizioni ad un altro agente regolamentato o vettore aereo può inoltre decidere di trasmettere solo le informazioni richieste alle lettere da a) a e) e g), e di conservare le informazioni di cui al punto f) per tutta la durata del volo o per 24 ore, a seconda di quale è il periodo più lungo.

▼M9

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); e

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 controllo o che sono esentate dai controlli a norma del punto 6.2.3, lettere d) ed e), della decisione C(2010) 774, 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.

▼B

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.

I controlli di sicurezza che un agente regolamentato deve effettuare sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M17

6.3.2.9. Un agente regolamentato garantisce che tutto il personale che effettua i controlli di sicurezza sia selezionato e formato in conformità ai requisiti del capitolo 11 e che tutto il personale in grado di accedere a merci o posta identificabili come da trasportare per via aerea e che siano state sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza, sia stato selezionato e abbia seguito una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza in conformità ai requisiti del capitolo 11.

▼B

6.4. MITTENTI CONOSCIUTI

6.4.1. **Approvazione dei mittenti conosciuti**

6.4.1.1. I mittenti conosciuti sono riconosciuti dall'autorità competente.

Il approvazione come mittente conosciuto è relativo ad un sito specifico.

6.4.1.2. L'autorità competente di ogni Stato membro definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008, le competenze per l'attuazione della procedura seguente sul approvazione dei mittenti conosciuti:

a) L'interessato inoltra la domanda il approvazione all'autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il suo sito.

Al richiedente viene fornita la «Guida per mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-B.

b) L'autorità competente, o un ►M11 validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE ◄ che agisce a suo nome, procede ad una verifica in loco dei siti specificati al fine di accertare se il richiedente rispetti i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e relativi provvedimenti attuativi.

Per valutare se il richiedente soddisfi i requisiti in questione l'autorità competente, o un ►M11 validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE ◄ che agisce a suo nome, si avvale della «Checklist di validazione per mittenti conosciuti» contenuta nell'appendice 6-C. Questa checklist contiene una dichiarazione di impegni che dovrà essere sottoscritta dal rappresentante legale del richiedente o dalla persona responsabile della sicurezza nel sito.

L'autorità competente, o un ►M11 validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE ◄ che agisce a suo nome, deve tener conto se il richiedente sia titolare o meno di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93.

Una volta completata la checklist di validazione le informazioni in essa contenute devono essere trattate come informazioni classificate.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata o dal ►M11 validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE ◄ e messa a disposizione su richiesta dell'autorità competente interessata.

c) Se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni di cui alle lettere a) e b), provvede a registrare le coordinate del mittente nella ►M17 banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄ 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), ne notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha richiesto il approvazione come mittente conosciuto.

▼M13

d) se un mittente conosciuto è stato riconosciuto tale prima del 29 aprile 2010 accertando il soddisfacimento dei requisiti di cui al punto 6.4.2, egli può continuare ad essere considerato mittente conosciuto ai fini del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi fino al 28 aprile 2013.

▼B

e) Un mittente conosciuto non viene considerato riconosciuto fino a quando le sue coordinate non sono inserite nella ►M17 banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

6.4.1.3. Un mittente conosciuto nomina, per ciascun sito, almeno una persona responsabile dell'applicazione e sorveglianza dello svolgimento dei controlli di sicurezza nel sito in questione. Tale persona deve aver superato un controllo dei precedenti personali (background check).

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

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, a condizione che copra tutte le aree specificate nella checklist contenuta nell'appendice 6-C.

6.4.1.5. Se l'autorità competente ritiene che il mittente conosciuto non possegga più i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi, ritira lo status di mittente conosciuto per i siti specificati.

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status venga indicato nella ►M17 banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

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 dichiarato tale in conformità al punto 6.4 è riconosciuto in tutti gli Stati membri.

I mittenti conosciuti dichiarati tali in conformità al punto 6.4.1.2 lettera d), sono soggetti anche alle disposizioni supplementari stabilite al punto 6.4 di una decisione separata della Commissione.

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 illecite merce e posta riconosciute come da trasportare per via aerea; nonché

▼M17

b) tutto il personale che effettua i controlli di sicurezza sia selezionato e formato in conformità ai requisiti del capitolo 11 e tutto il personale in grado di accedere a merci o posta identificabili come da trasportare per via aerea e che siano state sottoposte ai prescritti controlli di sicurezza, sia stato selezionato e abbia seguito una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza in conformità ai requisiti del capitolo 11; e

▼B

c) durante la produzione, il confezionamento, l'immagazzinamento, l'invio e/o il trasporto (a seconda delle voci che interessano), di merci e posta identificabili come da trasportare per via aerea vengano protette da interferenze illecite o da manomissione.

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 che non sono state sottoposte in precedenza ai controlli di sicurezza previsti vengano controllate conformemente al punto 6.2.1.

6.5. MITTENTI RESPONSABILI

6.5.1. I mittenti responsabili sono designati da un agente regolamentato.

▼B

6.5.2. Per la designazione del mittente responsabile viene applicata la seguente procedura:

a) l'agente regolamentato trasmette al soggetto in questione le «Istruzioni sulla sicurezza aerea per mittenti responsabili» e la «Dichiarazione di impegni – mittente responsabile» contenute nell'appendice 6-D. Tali istruzioni e la dichiarazione vengono trasmesse all'agente regolamentato dalla autorità competente dello Stato membro nel quale si trova il suo sito.

b) Il soggetto presenta una «Dichiarazione di impegni – mittente responsabile» firmata come da modello che figura nell'appendice 6-D all'agente regolamentato, a meno che il soggetto sia titolare di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93.

Il soggetto inoltre designa almeno un responsabile per la sicurezza nei suoi locali e ne comunica il nominativo e l'indirizzo di contatto all'agente regolamentato.

Laddove applicabile, la dichiarazione firmata viene conservata dall'agente regolamentato e messa a disposizione su richiesta dell'autorità competente interessata.

Se il requisito relativo alla dichiarazione di impegni non è stato richiesto per la presenza di un certificato di OEA, un mittente responsabile che non sia più titolare di tale certificato ne informa immediatamente l'agente regolamentato.

c) L'agente regolamentato procede alla convalida specificando i seguenti connotati relativi all'eventuale mittente responsabile:

— i dati relativi all'impresa, compreso l'indirizzo sociale bona fide; nonché

— la natura dell'attività svolta, nonché

— le specifiche indicazioni per essere contattato, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza, nonché

— il numero di partita IVA o il numero di iscrizione nel registro delle imprese, nonché

— se è applicata la deroga di cui al punto 6.5.2(b), il numero del certificato EOA.

d) Se l'agente regolamentato ritiene adeguate le informazioni ricevute conformemente alle lettere b) e c), può designare il soggetto «Mittente responsabile».

6.5.3. L'agente regolamentato conserva una banca dati contenente le informazioni di cui al punto 6.5.2, lettera c). La banca dati è a disposizione dell'autorità competente a fini ispettivi.

6.5.4. Qualora per un periodo di due anni la contabilità del mittente responsabile non faccia registrare alcuna attività in relazione a movimenti di trasporto aereo di merci o di posta, lo status di mittente responsabile decade.

6.5.5. Se l'autorità competente o l'agente regolamentato ritiene che il mittente responsabile non osservi più le istruzioni contenute nell'appendice 6-D, revoca immediatamente lo status di mittente responsabile.

6.5.6. Se, per una qualsiasi ragione, i controlli di sicurezza specificati nelle «Istruzioni sulla sicurezza aerea per mittenti responsabili» non sono stati applicati ad una spedizione o quando la spedizione non è stata originata sotto la specifica responsabilità del mittente responsabile, quest'ultimo segnala chiaramente questa circostanza all'agente regolamentato in modo che possa essere applicato il punto 6.3.2.3.

▼B

6.6. PROTEZIONE DELLE MERCI E DELLA POSTA

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

6.6.1.1. Al fine di garantire che le spedizioni alle quali sono stati applicati i controlli di sicurezza prescritti siano protette da interferenze illecite durante il trasporto:

▼M9

a) le spedizioni vengono confezionate o sigillate dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile 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; e

▼B

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

c) la dichiarazione di trasporto sul modello che figura nell'appendice 6-E è approvata dal trasportatore che effettua il trasporto per conto dell'agente regolamentato, del mittente conosciuto o del mittente responsabile, a meno che il trasportatore sia egli stesso riconosciuto come agente regolamentato.

La dichiarazione firmata è conservata dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile per il quale il trasportatore effettua 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; oppure

d) il trasportatore presenta all'agente regolamentato, al mittente conosciuto o al mittente responsabile per il quale effettua il trasporto la prova che egli è stato abilitato o riconosciuto da un'autorità competente.

Tale prova include i requisiti contenuti nell'appendice 6-E e le copie sono conservate dall'agente regolamentato, dal mittente conosciuto o dal mittente responsabile interessati. Su richiesta, una copia viene messa a disposizione dell'agente regolamentato o del vettore aereo che riceve la spedizione o di un'altra autorità competente.

6.6.1.2. Il punto 6.6.1.1(b) (c) e (d) non si applica durante il trasporto nelle aree lato volo.

▼M17

6.6.2. **Protezione delle merci e della posta negli aeroporti per il carico su un aeromobile**

▼B

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

▼M17

6.6.2.2. Le spedizioni di merci e posta che si trovano in una parte diversa da una parte critica di un'area sterile devono essere collocate nelle parti con accesso controllato dei locali dell'agente regolamentato oppure, quando si trovano al di fuori di tali parti, vengono considerate protette da interferenze illecite 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 che intervengono nella protezione e nel carico delle merci e della posta nell'aeromobile.

▼M6

6.7. MERCI O POSTA AD ALTO RISCHIO (HRCM)

Le modalità relative a merci e posta ad alto rischio sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M11

6.8. PROTEZIONE DI MERCI E POSTA TRASPORTATE NELL'UNIONE DA PAESI TERZI

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 all'appendice 6-F per il trasferimento, transito o scarico in uno degli aeroporti di cui al regolamento (CE) n. 300/2008, viene designato come «Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo» (ACC3):

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 ([1]) della Commissione, quale modificato dal regolamento (UE) n. 394/2011 ([2]) sull'elenco degli operatori aerei che a partire dal 1º gennaio 2006 hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), nel caso dei 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 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 prevista 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 ai fini dell'attuazione delle disposizioni di sicurezza per merci e posta in relazione alle pertinenti operazioni merci; nonché

b) fino al 30 giugno 2014, di una «Dichiarazione di impegni — ACC3», come stabilito all'appendice 6-H che confermi l'attuazione del programma di sicurezza concernente i punti specificati all'appendice 6-G. La dichiarazione è firmata per conto del vettore aereo dal suo rappresentante legale o dal responsabile della sicurezza. L'originale o una copia del documento sono conservati dall'autorità competente fino alla data di scadenza della designazione ACC3;

c) a decorrere dal 1º luglio 2014, una relazione di convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE, che confermi l'attuazione delle misure di sicurezza.

6.8.1.3. L'autorità competente attribuisce all'ACC3 designato un codice unico di identificazione alfanumerico 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.

([1]) GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1.
([2]) GU L 107 del 27.4.2011, pag. 1.
([3]) GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

▼**M11**

6.8.1.4. La designazione è valida a partire dalla data in cui l'autorità competente ha inserito i dati dell'ACC3 nella ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄ per un periodo massimo di cinque anni.

6.8.1.5. Un ACC3 elencato nella ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄ viene riconosciuto in tutti gli Stati membri per tutte le operazioni dall'aeroporto di un paese terzo verso l'Unione.

6.8.2. **Convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE per gli ACC3**

6.8.2.1. La convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE delle pertinenti operazioni merci di un vettore aereo prevede:

a) un esame 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 dell'aviazione civile in relazione alle pertinenti operazioni merci utilizzando la checklist di cui all'appendice 6-C3.

6.8.2.2. La verifica della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE per quanto riguarda l'attuazione delle pertinenti disposizioni avviene in situ con le 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:

   se la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE stabilisce che non sono stati realizzati uno o più obiettivi elencati nella checklist 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 le lacune riscontrate.

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

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

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

   c) il numero rappresentativo deve corrispondere almeno al 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;

   d) l'autorità competente ha approvato una tabella di marcia per garantire che siano effettuate le convalide ai fini della sicurezza dell'aviazione civile 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 quelle previste alla lettera c). La tabella di marcia specifica le ragioni alla base della selezione di aeroporti supplementari;

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

▼**M11**

f) se, da una delle convalide ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE, concordate nell'ambito della tabella di marcia, emerge che non sono stati realizzati uno o più obiettivi elencati nella checklist di cui all'appendice 6-C3, l'autorità competente responsabile della designazione è tenuta a chiedere prova dell'attuazione di misure per rettificare le lacune riscontrate nell'aeroporto in questione e, sulla base della gravità delle lacune, richiede:

— una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile 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 dell'aviazione civile UE stabilite alla lettera d) per ciascuno degli anni residui delle designazioni ACC3.

▼**M17**

L'autorità competente può accettare la relazione di convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE di un soggetto di un paese terzo ai fini della designazione ad ACC3 di un vettore aereo, nei casi in cui tale soggetto svolge l'intera operazione concernente le merci, compreso il caricamento nella stiva dell'aeromobile, a nome dell'ACC3 e la relazione di convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE copre tutte queste attività.

▼**M11**

6.8.2.3. L'autorità competente può designare un vettore aereo come ACC3 per un periodo limitato, con scadenza al più tardi il 30 giugno 2016, qualora non sia stato possibile realizzare una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE per ragioni obiettive e indipendenti dalla responsabilità del vettore aereo. Se tale designazione è concessa per un periodo superiore a tre mesi, l'autorità competente provvede a verificare che il vettore aereo applichi un programma interno di controllo della qualità in materia di sicurezza equivalente alla convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

6.8.2.4. Se la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE di un ACC3 è avvenuta anteriormente al 1º luglio 2014 e non ha confermato l'applicazione dei requisiti di cui alla seconda frase del punto 6.8.3.2, l'ACC3 fornisce all'autorità competente prova dell'applicazione di tali requisiti entro e non oltre il 1º luglio 2014. Tale prova consiste in un aggiornamento della parte relativa del programma di sicurezza e può comportare una verifica supplementare in situ.

6.8.2.5. La convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE è registrata in una relazione di convalida che comporta quantomeno i seguenti elementi: la dichiarazione di impegni di cui all'appendice 6-H1, la checklist di cui all'appendice 6-C3 e una dichiarazione del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE di cui all'appendice 11-A. A sua volta il validatore trasmette la relazione di convalida all'autorità competente e ne invia una copia al vettore aereo sottoposto a convalida.

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

6.8.3.1. L'ACC3 si assicura che tutte le merci e la posta trasportati per il trasferimento, transito o scarico in un aeroporto dell'Unione, vengano controllati, a meno che:

a) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e sia stata protetta da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; o

b) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e sia stata protetta da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco; o

▼M11

c) la spedizione sia stata sottoposta ai previsti controlli di sicurezza da parte di un mittente responsabile, sotto la responsabilità di un agente regolamentato con convalida ai fini della la sicurezza dell'aviazione civile UE, sia stata protetta da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino all'imbarco e non sia trasportata in un aeromobile adibito al trasporto di passeggeri; o

d) la spedizione sia dispensata dai controlli (screening) in conformità al punto 6.1.1, lettera d) del regolamento (UE) n. 185/2010 e sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui è divenuta identificabile come merce/posta aerea fino all'effettuazione del carico.

▼M17

6.8.3.2. Fino al 30 giugno 2014 i requisiti delle procedure di controllo (screening) dovranno essere almeno conformi agli standard ICAO. Successivamente a tale data lo screening delle merci e della posta trasportate nell'Unione è effettuato mediante uno dei sistemi o metodi di cui al punto 6.2.1 della decisione 2010/774/UE a un livello sufficiente per garantire ragionevolmente che non contengano articoli proibiti.

▼M11

6.8.3.3. L'ACC3 garantisce in relazione

a) alle merci o alla posta in trasferimento o transito, che lo screening in conformità al punto 6.8.3.2 o i controlli di sicurezza siano stati effettuati nel punto di origine o altrove nella catena di approvvigionamento e che tali spedizioni siano state protette da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei controlli in questione e fino all'effettuazione del carico;

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 dell'aviazione civile UE nel punto di origine o altrove nella catena di approvvigionamento e che tali spedizioni abbiano ricevuto l'etichetta «SHR» e siano state protette da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei controlli in questione e fino all'effettuazione del carico.

6.8.3.4. Il codice unico di identificazione alfanumerico dell'ACC3 e lo stato di sicurezza della spedizione di cui al punto 6.3.2.6, lettera d), rilasciato da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE sono riportati nella documentazione allegata alla stessa, in forma di lettera di trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo.

6.8.3.5. In assenza dell'agente regolamentato di cui al punto 6.8.4, la dichiarazione sullo stato di sicurezza può essere rilasciata dall'ACC3 o da un vettore aereo proveniente da uno dei paesi terzi riportati nell'appendice 6-Fii.

6.8.4. **Convalida degli agenti regolamentati dei mittenti conosciuti**

6.8.4.1. Per diventare agenti regolamentati e mittenti conosciuti con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE, i soggetti di paesi terzi sono validati sulla base di una delle due opzioni riportate di seguito e sono inseriti nella banca dati degli ACC3 ai quali consegnano direttamente merci o posta per il trasporto nell'Unione:

a) il programma di sicurezza dell'ACC3 riporta 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 verso l'Unione. La convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE dell'ACC3 vale come convalida dei controlli effettuati da tali soggetti; o

▼**M11**

b) i soggetti di paesi terzi sottopongono le pertinenti attività di assistenza (handling) merci alla convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE a intervalli non superiori a 5 anni e trasmettono agli ACC3 una copia della relazione di convalida.

6.8.4.2. Se dalla convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE a norma del punto 6.8.4.1, lettera b), emerge che un soggetto

a) ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella pertinente checklist, la relazione di convalida indica che il soggetto in questione è designato come agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE. Il validatore trasmette al soggetto sottoposto a convalida l'originale della relazione di convalida;

b) non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella pertinente checklist, il soggetto in questione non è autorizzato a gestire merci per il trasporto nell'Unione. Al soggetto di cui trattasi viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

6.8.4.3. L'ACC3 è tenuto a disporre di una banca dati, contenente quantomeno le informazioni riportate di seguito, per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto che è stato sottoposto a convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE in conformità al punto 6.8.4.1 e dal quale accetta direttamente merci e posta per il trasporto nell'Unione:

a) i dati relativi all'impresa, compreso l'indirizzo sociale bona fide,

b) la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commercialmente sensibili,

c) le coordinate di contatto, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza,

d) il numero di iscrizione dell'impresa, ove applicabile,

e) se disponibile e, al più tardi al 1º luglio 2014, la relazione di convalida.

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

Altri soggetti con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE possono disporre di una banca dati.

6.8.5 **Non conformità e revoca della designazione dell'ACC3**

6.8.5.1. Non conformità

1. Se la Commissione o un'autorità competente identifica una lacuna grave in relazione ad un'operazione ACC3 che può avere un impatto significativo sul livello generale della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, essa:

   a) informa sollecitamente l'ACC3 interessato, chiede allo stesso di formulare osservazioni e di adottare misure adeguate per rettificare la grave lacuna;

   b) informa sollecitamente la Commissione e gli altri Stati membri;

2. Qualora l'autorità competente non sia riuscita ad ottenere la rettifica della lacuna, la Commissione, sentito il comitato per la sicurezza dell'aviazione civile, può concludere di non riconoscere più il vettore aereo come ACC3 per rotte specifiche o per tutte le rotte dai paesi terzi verso l'Unione. In tali casi, le informazioni relative all'ACC3 sono cancellate dalla ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

▼M11

3. Un vettore aereo il cui riconoscimento come ACC3 è stato revocato in conformità al punto 6.8.5.1 non viene reinserito o incluso nella ►M17 banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄ finché una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE non abbia confermato che la grave lacuna è stata risolta e il comitato per la sicurezza dell'aviazione civile ne sia stato informato dall'autorità competente interessata.

6.8.5.2. Revoca della designazione

L'autorità competente che ha designato l'ACC3 è responsabile della cancellazione di quest'ultimo dalla ►M17 banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄:

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

b) se un ACC3 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 civile.

▼B

**APPENDICE 6-A**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE REGOLAMENTATO

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

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] informa [nome dell'autorità competente] per iscritto circa:

a) modifiche di minore importanza al suo programma di sicurezza, come il nome dell'impresa, il nome della persona responsabile della sicurezza o le specifiche indicazioni per essere contattato, il cambio della persona che chiede l'accesso alla ►M17 banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄, tempestivamente e al più tardi entro 10 giorni lavorativi; nonché

b) importanti modifiche programmate, come nuove procedure di controllo (screening), importanti lavori di costruzione che potrebbero incidere sulla conformità alla pertinente legislazione comunitaria 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 comunitaria, [nome della società] presta la massima cooperazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

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

▼M9

— [nome della società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 e sia consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza nell'ambito del programma di sicurezza della società; e

▼B

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

a) cessi l'attività;

b) non tratti più merci o posta trasportate per via aerea; oppure

c) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione comunitaria.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼M17

**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 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e ai relativi provvedimenti attuativi. In questo modo i richiedenti dovrebbero essere in grado di soddisfare i requisiti previsti prima di organizzare una visita ufficiale di convalida in loco.

È importante che il validatore sia in grado di comunicare con i responsabili durante la visita di convalida (per esempio il responsabile della sicurezza e il responsabile dell'assunzione del personale). Per registrare le valutazioni del validatore viene utilizzata una lista di controllo UE (checklist). Una volta completata la lista di controllo, le informazioni ivi riportate sono 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 indicati in **grassetto** è registrata una conclusione negativa, ne sono indicati i motivi e vengono forniti suggerimenti sulle modifiche da apportare per ottenere un risultato positivo.

*Introduzione*

Le merci devono essere prodotte dalla vostra società sul sito da ispezionare. Ciò comprende la fabbricazione sul sito 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 dove una spedizione di merci/posta diventa identificabile come merce/posta aerea** e dimostrare di avere attuato le misure pertinenti per proteggerla da interferenze illecite o manomissioni. Devono essere inclusi dettagli riguardanti la produzione, l'imballaggio, lo stoccaggio e/o l'invio.

▼**M17**

*Organizzazione e responsabilità*

Sarà necessario fornire **dettagli riguardanti la vostra organizzazione (nome**, numero di partita IVA o di iscrizione alla Camera di commercio o numero di registro della società, ove previsto), **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 identificatore unico alfanumerico (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 gli estremi di contatto**.

*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 alla merce/posta identificabile come aerea. La procedura di selezione deve includere **un controllo precedente l'assunzione e/o un controllo dei precedenti personali** (background check) in conformità al punto 11.1 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010. La verifica in loco dei siti comporta un colloquio con il responsabile della selezione del personale. Quest'ultimo dovrà fornire prove (per esempio i moduli in bianco) atte a illustrare concretamente le procedure aziendali. La procedura di selezione in questione si applica al personale assunto dopo il 29 aprile 2010.

*Procedura di formazione del personale in materia di sicurezza*

Sarà necessario dimostrare che **tutto il personale** (permanente, temporaneo o personale d'agenzia, autisti) **che ha accesso alla 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 al regolamento (UE) n. 185/2010. Deve essere conservata documentazione relativa alla formazione di ogni addetto. **Inoltre, sarà necessario dimostrare che tutto il personale pertinente che effettua controlli di sicurezza ha seguito un corso di formazione o di aggiornamento a norma del capitolo 11 del regolamento (UE) n. 185/2010**.

*Sicurezza materiale*

Sarà necessario dimostrare che il vostro sito è protetto (per esempio mediante una recinzione fisica o una barriera) e che sono attuate procedure pertinenti di controllo dell'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 sottoposto a sorveglianza. 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 illecite o da 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 sottoposto a sorveglianza. 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 illecite o da manomissioni fin da questa fase**.

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

▼**M17**

Sarà necessario descrivere l'imballaggio esterno finito e dimostrare che è robusto. Inoltre dovrà 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 illecite o da 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 illecite o da 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 utilizza un contraente sarà necessario provvedere a che a) la merce/posta aerea sia da voi sigillata o imballata in modo da assicurare che eventuali manomissioni risultino evidenti e b) che la dichiarazione del trasportatore di cui all'appendice 6-E dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione 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 **possono essere resi sicuri** (protetti ai fini della 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 altri metodi, sarà necessario dimostrare in che modo eventuali manomissioni della merce/posta sono evidenziate e come è garantita la sicurezza. Inoltre, sarà necessario dimostrare l'attuazione di misure per verificare l'identità degli autisti dei veicoli che raccolgono la merce/posta aerea. Sarà altresì necessario dimostrare che viene garantita la sicurezza della merce/posta aerea quando esce dagli stabilimenti. **Sarà necessario dimostrare che la merce/posta aerea è protetta da interferenze illecite 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.**

**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:**

▼M17

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

**b) le infrastrutture 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 gli standard di sicurezza fino alla successiva visita di convalida sul sito e/o ispezione.**

Infine occorre accettare la piena responsabilità per la dichiarazione e firmare il documento di convalida.

**OSSERVAZIONI**

**Dispositivi esplosivi e incendiari**

Nelle spedizioni di merci possono essere trasportati congegni 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 a un agente regolamentato spedizioni provenienti da altre fonti a condizione che:

a) siano separate dalle proprie spedizioni e

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

Le spedizioni di questo tipo devono essere sottoposte a controllo 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 completate.

— 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 impegno di cui all'ultima pagina.

— L'originale della dichiarazione di impegno 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.

▼**M17**

PARTE 1

**Organizzazione e responsabilità**

| | | |
|---|---|---|
| 1.1. | Data di convalida* | |
| | Si prega di usare il formato preciso per indicare la data, ad esempio 01.10.2010 | |
| | gg/mm/aaaa | |
| 1.2. | Data della convalida precedente e indicatore unico, se del caso. | |
| | gg/mm/aaaa | |
| | UNI | |
| 1.3. | Nome dell'organizzazione da convalidare* | |
| | Nome<br>IVA/numero di iscrizione alla Camera di commercio/numero di registro della società (se del caso) | |
| 1.4. | Indirizzo del sito da convalidare* | |
| | Numero/unità/edificio | |
| | Via | |
| | Città | |
| | Codice postale | |
| | Paese | |
| 1.5. | Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare, a condizione che si trovi nello stesso paese) | |
| | Numero/unità/edificio | |
| | Via | |
| | Città | |
| | Codice postale | |
| | Paese | |
| 1.6. | Tipo di attività commerciale — tipi di merci trattate | |
| 1.7. | Indicare se il richiedente è responsabile di una delle seguenti attività: | |
| | a) Produzione<br>b) Imballaggio<br>c) Stoccaggio<br>d) Spedizione<br>e) Altro, specificare | |
| 1.8. | Numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito | |
| 1.9. | Nome e titolo del responsabile della sicurezza della merce/posta aerea | |
| | Nome | |
| | Denominazione della funzione | |
| 1.10. | Recapito telefonico | |
| | Numero di telefono | |
| 1.11. | Indirizzo e-mail* | |
| | E-mail: | |

▼**M17**

PARTE 2

**Merce/posta aerea identificabile («identificabilità»)**

**Obiettivo: stabilire il momento (o il luogo) in cui la merce/posta diventa identificabile come merce/posta aerea. Per «identificabilità» s'intende la capacità di determinare quando/dove la merce/posta è identificabile come merce/posta aerea.**

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

Descrivere:

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

PARTE 3

**Selezione e formazione del personale**

**Obiettivo: assicurare che tutto il personale (permanente, temporaneo, dipendenti d'agenzia, conducenti) 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 (background check) e che abbia ricevuto una formazione in conformità al punto 11.2.7 del regolamento (UE) n. 185/2010. Inoltre, assicurare che tutto il personale che effettua controlli di sicurezza per quanto riguarda le forniture riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 del regolamento (UE) n. 185/2010.**

*Per determinare se le domande di cui ai punti 3.1 e 3.2 devono essere* **in grassetto** *(nel qual caso un NO come risposta deve essere considerato come un risultato negativo) occorre tenere conto delle norme nazionali applicabili dello Stato in cui il sito ha sede. Tuttavia, almeno una delle domande in questione sarà* **in grassetto***, si terrà così conto della possibilità di non richiedere un controllo preliminare all'assunzione nel caso in cui un controllo dei precedenti personali (background check) sia già stato effettuato. Il responsabile dell'attuazione dei controlli di sicurezza deve sempre essere sottoposto a un controllo dei precedenti personali (background check).*

**3.1. Esiste una procedura di selezione per tutto il personale che ha accesso a merce/posta aerea identificabile come tale che include un controllo preliminare all'assunzione in conformità al punto 11.1.4 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010?** Il criterio si applica al personale assunto dopo [la data di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008].

| | |
|---|---|
| **SÌ/NO** | |
| Se SÌ, indicare il tipo | |

**3.2. La procedura di selezione include anche un controllo dei precedenti personali (background check), compresa una verifica della fedina penale in conformità al punto 11.1.3 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010?**
Il criterio si applica al personale assunto dopo [la data di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008].

| | |
|---|---|
| **SÌ/NO** | |
| Se SÌ, indicare il tipo | |

**3.3. Il processo di nomina del responsabile dell'applicazione e della supervisione dei controlli di sicurezza nel sito include l'obbligo di un controllo dei precedenti personali (background check), compresa una verifica della fedina penale, in conformità al punto 11.1.3 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010?**

| | |
|---|---|
| **SÌ/NO** | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

▼M17

**3.4. Il personale che ha accesso a merce/posta aerea identificabile come tale riceve una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza, in conformità al punto 11.2.7 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010, prima di essere autorizzato ad accedere a merce/posta aerea identificabile come tale? Il personale che effettua controlli di sicurezza per quanto riguarda le forniture riceve una formazione in conformità al capitolo 11 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010?**

| | |
|---|---|
| **SÌ/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/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 al regolamento (UE) n. 185/2010?**

| | |
|---|---|
| **SÌ/NO** | |
| **Se NO, specificare le ragioni** | |

PARTE 4

**Sicurezza materiale**

**Obiettivo: stabilire se nel sito o nei locali esiste un livello di sicurezza (materiale) sufficiente per proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze illecite.**

| | | |
|---|---|---|
| 4.1. | Il sito è protetto da una recinzione fisica o una barriera? | |
| | SÌ/NO | |
| 4.2. | Tutti i punti di accesso al sito sono sottoposti a controllo dell'accesso? | |
| | SÌ/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/NO | |
| 4.5. | L'edificio è dotato di un sistema di allarme efficace? | |
| | SÌ/NO | |
| 4.6. | L'edificio è dotato di un sistema di telecamere a circuito chiuso efficace? | |
| | SÌ/NO | |
| 4.7. | Se SÌ, le immagini del sistema di telecamere a circuito chiuso sono registrate? | |
| | SÌ/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 sull'accesso? | |
| | SÌ/NO | |

▼M17

| | |
|---|---|
| 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/NO** | |
| **Se NO, specificare le ragioni** | |

PARTE 5

**Produzione**

**Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze illecite 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/NO | |
| 5.2. Se SÌ, come? | |
| 5.3. Il processo di produzione è sorvegliato? | |
| SÌ/NO | |
| 5.4. Se SÌ, come? | |
| 5.5. Sono attuati controlli per prevenire manomissioni in fase di produzione? | |
| SÌ/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 illecite o manomissioni durante la produzione?** | |
| **SÌ/NO** | |
| **Se NO, specificare le ragioni** | |

PARTE 6

**Imballaggio**

**Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze illecite 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 sottoposto a sorveglianza? | |
| SÌ/NO | |
| 6.2. Se SÌ, come? | |
| 6.3. Descrivere l'imballaggio esterno finito: | |
| a) L'imballaggio esterno finito è robusto? | |
| SÌ/NO | |

▼M17

| | |
|---|---|
| Descrivere: | |

b) L'imballaggio esterno finito è tale da evidenziare eventuali manomissioni?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Descrivere: | |

6.4. a) Per evidenziare eventuali manomissioni ai danni della merce/posta aerea sono utilizzati sigilli numerati, nastro di sicurezza o timbri speciali?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| In caso affermativo: | |

6.4. b) I sigilli, il nastro di sicurezza o i timbri speciali sono conservati in condizioni di sicurezza quando non sono utilizzati?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Descrivere: | |

6.4. c) La distribuzione dei sigilli numerati, del nastro di sicurezza e/o dei timbri è controllata?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Descrivere: | |

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 illecite e/o manomissioni?**

| | |
|---|---|
| **SÌ/NO** | |
| **Se NO, specificare le ragioni** | |

PARTE 7

**Stoccaggio**

**Obiettivo: proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze illecite 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 immagazzinata in condizioni sicure ed è sottoposta a controlli per rilevare eventuali manomissioni?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

**7.2. Valutazione: le procedure di stoccaggio sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea identificabile come tale da interferenze illecite e/o manomissioni?**

| | |
|---|---|
| **SÌ/NO** | |
| **Se NO, specificare le ragioni** | |

PARTE 8

**Spedizione**

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

▼**M17**

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/NO | |
| 8.2. Se SÌ, come? | |
| 8.3. Chi ha accesso all'area di spedizione? | |
| Dipendenti? | |
| SÌ/NO | |
| Autisti? | |
| SÌ/NO | |
| Visitatori? | |
| SÌ/NO | |
| Appaltatori? | |
| SÌ/NO | |
| **8.4. Valutazione: la protezione è sufficiente per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite e/o manomissioni nell'area di spedizione?** | |
| **SÌ/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 invii di merce destinata al trasporto per via aerea proveniente da altre società?** | |
| **SÌ o NO** | |
| 8 A.2. Se SÌ, in che modo questi invii sono tenuti separati dalla merce propria della società e come sono identificati dall'agente regolamentato/trasportatore? | |

PARTE 9

**Trasporto**

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

| | |
|---|---|
| 9.1. Come viene trasportata la merce/posta aerea fino all'agente regolamentato? | |
| a) Dall'agente regolamentato o a nome suo? | |
| SÌ/NO | |
| b) Con trasporto proprio del mittente? | |
| SÌ/NO | |

▼M17

| | |
|---|---|
| c) Mediante un appaltatore del mittente? | |
| SÌ/NO | |

9.2. **Se il mittente utilizza un appaltatore:**

— **la merce/posta aerea è sigillata prima del trasporto o imballata in modo da assicurare che eventuali manomissioni risultino evidenti;**
— **il trasportatore ha firmato la dichiarazione pertinente?**

| | |
|---|---|
| **SÌ/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/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/NO | |
| 9.4. b) Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati al momento dell'emissione? | |
| SÌ/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/NO | |
| 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 illecite durante il trasporto?** | |
| **SÌ/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 a [nome dell'autorità competente] le informazioni dettagliate pertinenti e in ogni caso entro 10 giorni lavorativi se:**

— **la responsabilità globale della sicurezza è assegnata a un soggetto diverso dalla persona indicata al punto 1.9,**

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

▼M17

— **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 gli standard di sicurezza fino alla successiva visita sul sito di convalida e/o ispezione,**

— **di assumere 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 consegue lo standard di sicurezza richiesto o presenta una vulnerabilità specifica. Fornire altresì suggerimenti sulle modifiche necessarie per conseguire lo standard richiesto e quindi una valutazione positiva.** | |
| **Firmato** | |
| **(Nome del validatore)** | |

▼M15

**APPENDICE 6-C2**

CHECKLIST DI CONVALIDA DESTINATA AGLI AGENTI REGOLAMENTATI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE 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 agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3). Per RA3 s'intende una società di handling per le merci situata in un paese terzo sottoposta a convalida e approvata in base a una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'RA3 assicura che i controlli di sicurezza, compreso lo screening se del caso, siano applicati alle spedizioni destinate all'Unione europea, e che le spedizioni siano protette da interferenze illecite dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza e fino a che siano caricate su un aeromobile o altrimenti consegnate a un ACC3 o ad un altro RA3.

I prerequisiti per trasportare merce/posta aerea nell'Unione ([1]) o in Islanda, Norvegia e Svizzera sono previsti dal regolamento (UE) n. 185/2010.

La checklist è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE ([2]) dal soggetto che ha presentato domanda di designazione RA3 o sotto la sua responsabilità. La checklist va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera b) dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010. Nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera a) dell'allegato, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE si serve della checklist per gli ACC3.

([1]) Stati membri dell'Unione europea: 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 checklist di convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce/posta aerea con destinazione UE/SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce/posta aerea con destinazione UE e all'Islanda, alla Norvegia e alla Svizzera.

▼**M15**

Se il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto è riuscito a conseguire la conformità agli obiettivi riportati nella suddetta checklist, al soggetto sottoposto a convalida è consegnata una relazione di convalida. La relazione di convalida certifica che il soggetto è designato agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3). L'RA3 potrà utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3. La relazione di convalida deve comportare quantomeno tutte le parti integrali seguenti:

a) la checklist completa [appendice 6-C2 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida;

b) la dichiarazione di impegni [appendice 6-H2 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal soggetto sottoposto a convalida;

c) una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'integrità della relazione di convalida è comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. La relazione di convalida è redatta in lingua inglese.

Le parti 5 — Controllo (screening) e 6 — Merci o posta ad alto rischio (HRCM), sono valutate sulla base dei requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 del regolamento (UE) n. 185/2010. Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate in base ai requisiti del regolamento (UE) n. 185/2010, le norme di base utilizzate sono le norme e procedure raccomandate (SARPs) di cui all'allegato 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e il materiale guida contenuto nel manuale per la sicurezza dell'Aviazione (documento ICAO 8973 — riservato).

Se il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist, al soggetto in questione viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

**Istruzioni per la compilazione:**

1) tutte le parti della checklist devono essere compilate. L'eventuale assenza di informazioni deve essere motivata;

2) al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE stabilisce 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(e) della convalida | |
| Usare il formato preciso della data, come dallo 01.10.2012 al 02.10.2012 | |
| gg/mm/aaaa | |
| 1.2. Data della convalida precedente, nel caso | |
| gg/mm/aaaa | |
| Numero di registrazione RA3 precedente, se disponibile | |
| Certificato OEA/status C-TPAT/altre certificazioni, se disponibili | |
| 1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza dell'aviazione civile | |
| Nome | |
| Società/Organizzazione/Autorità | |
| Identificatore alfanumerico unico (UAI) | |
| Indirizzo e-mail | |
| Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali | |

▼**M15**

1.4. Nome del soggetto

| | |
|---|---|
| Nome | |
| Numero di registrazione della società (ad esempio numero d'iscrizione nel registro delle imprese, se applicabile) | |
| Numero/Unità/Palazzo | |
| Via | |
| Città | |
| Codice postale | |
| Stato (se pertinente) | |
| Paese | |
| Indirizzo di casella postale, se applicabile | |

1.5. Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare)

| | |
|---|---|
| Numero/Unità/Palazzo | |
| Via | |
| Città | |
| Codice postale | |
| Stato (se pertinente) | |
| Paese | |
| Indirizzo di casella postale, se applicabile | |

1.6. Natura delle attività — È possibile più di un tipo di attività

| | |
|---|---|
| a) solo trasporto merci aereo<br>b) trasporto aereo e altri modi di trasporto<br>c) spedizioniere con locali cargo<br>d) spedizioniere senza locali cargo<br>e) agente di assistenza a terra (handling agent)<br>f) altri | |

1.7. Il richiedente

| | |
|---|---|
| a) riceve merce da un altro agente regolamentato di paese terzo | |
| b) riceve merce da mittenti conosciuti di paesi terzi | |
| c) riceve merce da mittenti responsabili per i paesi terzi | |
| d) riceve merci esentate | |
| e) controlla le merci | |
| f) tiene in deposito le merci | |
| g) altro, specificare | |

1.8. Numero indicativo di dipendenti presenti sul sito

| | |
|---|---|
| Numero | |

▼**M15**

1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce/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 di paese terzo regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE**

Obiettivo: tutta la merce/posta con destinazione UE/SEE deve essere soggetta a controlli di sicurezza. La merce/posta consegnata da un RA3 a un ACC3 o ad un altro RA3 può essere accettata come merce/posta sicura solo se l'RA3 applica i suddetti controlli di sicurezza. Informazioni relative a tali controlli sono fornite nelle parti seguenti della presente checklist.

L'RA3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a tutta la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, e che la merce/posta sicura sia protetta fino alla consegna ad un ACC3 o ad un altro RA3. I controlli di sicurezza consistono in una delle seguenti modalità:

a) un esame 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, che garantiscono con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti e che sono stati applicati da un altro RA3, KC3 o AC3 designato dall'RA3.

Riferimento: punto 6.8.3

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, passare direttamente al punto 2.5 | |

2.2. Programma di sicurezza del soggetto

| | |
|---|---|
| Data — usare il formato preciso gg/mm/aaaa | |
| Versione | |
| Il programma di sicurezza è presentato e/o approvato dall'autorità competente dello Stato del soggetto? Se SÌ, descrivere la procedura | |

2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella checklist (parti da 3 a 9)?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni. | |

2.4. Il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

▼**M15**

| | |
|---|---|
| Se NO, specificare le ragioni | |

2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a merci e posta prima che siano trasferite ad un ACC3 o ad un altro RA3?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (ad esempio strumenti, istruzioni) che garantisca l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari?

| | |
|---|---|
| SÌ/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, indicare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste. | |

2.7. Conclusioni e valutazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura

| | |
|---|---|
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 3

**Selezione e formazione del personale**

Obiettivo: per garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, l'RA3 seleziona personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza delle merci e della posta trasportate per via aerea. Il personale che ha accesso alle merci messe in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni ed essere adeguatamente formato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (di ruolo, temporaneo, personale di agenzia, conducenti ecc.) che può accedere direttamente senza essere accompagnato alle merci e alla posta destinate alla spedizione per via aerea che sono o sono state oggetto di controlli di sicurezza:

a) sia stato sottoposto a controlli iniziali e ripetuti prima dell'assunzione e/o a una verifica dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida; nonché

b) abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale in materia di sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida.

Nota:

— con controllo dei precedenti personali s'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 non accompagnati a un'area sterile (definizione di cui all'allegato 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 quantomeno durante gli ultimi 5 anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza quantomeno negli ultimi 5 anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1

▼**M15**

3.1. È prevista una procedura per verificare che tutto il personale che può accedere direttamente e senza essere accompagnato alla merce/posta aerea messa in sicurezza sia soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

| | |
|---|---|
| SÌ/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 | |

3.2. La procedura in oggetto comprende:

| | |
|---|---|
| ☐ controllo dei precedenti personali<br>☐ controllo preliminare all'assunzione<br>☐ controllo dei precedenti penali<br>☐ colloqui<br>☐ altro (fornire informazioni)<br>Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione 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 della supervisione dei controlli di sicurezza in situ sia stata soggetta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

| | |
|---|---|
| SÌ/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:

| | |
|---|---|
| ☐ controllo dei precedenti personali<br>☐ controllo preliminare all'assunzione<br>☐ controllo dei precedenti penali<br>☐ colloqui<br>☐ altro (fornire informazioni)<br>Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione | |

3.5. Il personale che può accedere direttamente senza essere accompagnato alla merce/posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione in materia di sicurezza prima di ottenere l'accesso a tale merce/posta?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere gli elementi e la durata della formazione | |

3.6. Il personale che prende in consegna merce/posta aerea e che la sottopone a controlli e/o ne garantisce la protezione riceve una formazione specifica per le mansioni che deve svolgere?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere gli elementi 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/NO | |
| Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica | |

3.8. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce/posta aerea messa in sicurezza sia stato assegnato alle mansioni adeguate e abbia ricevuto una formazione di livello sufficiente per essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼**M15**

PARTE 4

**Procedure di accettazione**

Obiettivo: l'RA3 può ricevere merce 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/posta per stabilire se una spedizione provenga da una catena logistica sicura e quali misure di sicurezza occorra applicarvi di conseguenza.

L'RA3 può disporre di una banca dati, contenente quantomeno le informazioni riportate di seguito, per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto che è stato sottoposto a convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE in conformità al punto 6.8.4.1 e dal quale accetta direttamente merci e posta da consegnare ad un ACC3 per il trasporto nell'Unione:

a) i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo effettivo;

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

c) le coordinate di contatto, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza;

d) il numero di iscrizione della società, ove applicabile;

e) se disponibile, la relazione di convalida.

Riferimento: punti 6.8.3.1 e 6.8.4.3

Nota: un RA3 può accettare merce da un AC3 come merce sicura solo se ha designato esso stesso tale mittente quale AC3 e risponde della merce consegnata da tale mittente.

4.1. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta se provenga da un altro RA3, un KC3, un AC3 o da un mittente sconosciuto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come? | |

4.2. Il soggetto stabilisce e mantiene una banca dati contenente informazioni per ciascun RA3, KC3 e AC3 dal quale accetta direttamente merci e posta da consegnare ad un ACC3 per il trasporto nell'Unione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, specificare le informazioni inserite nella banca dati | |
| Se NO, in che modo il soggetto viene a sapere che la merce proviene da un altro RA3, KC3 o AC3? | |

4.3. Il soggetto designa il mittente quale AC3?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura e le garanzie che il soggetto richiede al mittente | |

4.4. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta che la destinazione della stessa sia un aeroporto UE/SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO — Spiegare | |

4.5. Se SÌ, il soggetto sottopone tutte le merci o la posta agli stessi controlli di sicurezza nel caso di un aeroporto UE/SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

▼**M15**

4.6. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta se essa vada considerata come merce e posta ad alto rischio (HRCM) (cfr. definizione nella parte 6), comprese le spedizioni che sono consegnate con modi diversi dal trasporto aereo?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come?<br>Descrivere la procedura | |

4.7. Quando accetta una spedizione precedentemente messa in sicurezza, il soggetto sottoposto a convalida si accerta se essa sia stata protetta da interferenze e/o manomissioni illecite?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere (sigilli, serrature, ispezione ecc.) | |

4.8. La persona che effettua la consegna è tenuta a presentare un documento ufficiale di identificazione corredato di fotografia?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

4.9. Esiste una procedura per identificare spedizioni che richiedono un controllo?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come? | |

4.10. Conclusione: le procedure di accettazione sono sufficienti a stabilire se la merce/posta aerea destinata ad un aeroporto UE/SEE proviene da una catena logistica sicura o se è necessario sottoporla a screening?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 5

**Controllo (Screening)**

Obiettivo: l'RA3 che accetti merce/posta che non proviene da una catena logistica sicura, deve sottoporre le spedizioni ad appropriato controllo prima di poterle consegnare ad un ACC3 come merce sicura. L'RA3 deve disporre di procedure per garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE a fini di trasferimento, transito o scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a controllo (screening) con i mezzi o i metodi previsti dalla legislazione dell'Unione a un livello sufficientemente elevato per assicurare ragionevolmente che non contenga articoli vietati.

Se lo screening della merce/posta aerea è effettuato dall'autorità competente dello Stato terzo, o per conto della stessa, l'RA3 lo dichiara specificando in che modo venga garantito uno screening adeguato.

Nota: anche se il punto 6.8.3.2 consente di applicare le norme ICAO come misura minima per attuare le disposizioni del punto 6.8.3.1 fino al 30 giugno 2014, la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE tiene conto dei requisiti UE di screening, anche se la convalida è effettuata prima del 1º luglio 2014.

▼**M15**

Riferimento: punto 6.8.3

| | |
|---|---|
| 5.1. Lo screening è effettuato da un soggetto per conto di un altro soggetto? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ,<br>specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni:<br>— società di screening privata,<br>— società regolamentata a livello statale,<br>— struttura o organismo di controllo (screening) statale,<br>— altro.<br>Specificare la natura dell'accordo/contratto tra il soggetto sottoposto a convalida e il soggetto che applica lo screening per suo conto. | |
| 5.2. Quali metodi sono utilizzati per lo screening della merce/posta aerea? | |
| Specificare, indicando in modo dettagliato le apparecchiature utilizzate per lo screening della merce/posta aerea (ad esempio costruttore, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutti i metodi impiegati | |
| 5.3. Le apparecchiature o i metodi (ad esempio, cani per la ricerca di esplosivi) utilizzati sono inclusi nel più recente elenco di conformità dell'UE, dell'ECAC o della TSA? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, specificare | |
| Se NO, fornire informazioni sull'approvazione delle apparecchiature e della relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi agli standard UE in materia | |
| 5.4. L'apparecchiatura è utilizzata in conformità al concetto delle operazioni (Conops) del fabbricante ed è oggetto di prove (test) e manutenzione regolari? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |
| 5.5. Nel corso dello screening viene presa in considerazione la natura della spedizione? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere in che modo si garantisce che il metodo di screening adottato sia impiegato a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti | |
| 5.6. Esiste una procedura per risolvere un allarme generato dall'apparecchiatura di screening? [per alcune apparecchiature (ad esempio a raggi X) l'allarme è innescato dall'operatore stesso] | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura per risolvere l'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti | |
| Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione | |

▼M15

5.7. Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

5.8. Esistono esenzioni non conformi all'elenco dell'Unione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, specificare | |

5.9. L'accesso alla zona di screening è controllato per garantire che solo il personale autorizzato e formato vi abbia accesso?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

5.10. Esiste un regime consolidato di controllo della qualità e/o prova (test)?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

5.11. Conclusione: la merce/posta aerea è sottoposta a screening mediante uno dei mezzi o metodi elencati al punto 6.2.1 della decisione 2010/774/UE a un livello sufficiente a garantire con ragionevole certezza che essa non contenga articoli proibiti?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 6

**Merci e posta ad alto rischio (HRCM)**

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in trasferimento, 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 controllo sulla base di istruzioni specifiche. L'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta ad alto rischio (HRCM) con destinazione UE/SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

L'ACC3 cui l'RA3 consegna merci e posta aerea da trasportare è autorizzata a comunicare all'RA3 le informazioni più recenti e pertinenti sulle origini ad alto rischio.

L'RA3 applica le stesse misure a prescindere dal fatto che riceva merci e posta ad alto rischio da un vettore aereo o mediante altri modi di trasporto.

Riferimento: punto 6.7

Nota: le merci e posta ad alto rischio (HRCM) che hanno ricevuto l'autorizzazione al trasporto nell'UE/SEE ottengono lo stato di sicurezza «SHR», a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, solo merci o solo postali, in conformità dei requisiti per le merci e posta ad alto rischio.

▼**M15**

6.1. Il personale responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quali merci e posta vadano trattate come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

6.2. Il soggetto dispone di procedure per l'individuazione di merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

| | |
|---|---|
| SÌ/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/NO | |
| Se NO, indicare le procedure applicate | |

6.4. Dopo lo screening, il soggetto rilascia una dichiarazione sullo stato di sicurezza SHR nella documentazione che accompagna la spedizione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciata la dichiarazione sullo stato 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 posta ad alto rischio (HRCM) siano state adeguatamente trattate prima del carico?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 7

**Protezione della merce/posta aerea messa in sicurezza**

Obiettivo: l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni a partire dal punto in cui è effettuato 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 carico o al trasferimento ad un ACC3 o ad un alto RA3. Se la merce/posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta in seguito, non può essere trasferita ad un ACC3 o ad un altro RA3 come merce/posta aerea messa in sicurezza.

La protezione può essere garantita con mezzi differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale adeguatamente formato ecc.) e tecnologico (telecamere a circuito chiuso, sistemi di allarme ecc.).

La merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e messa in sicurezza deve essere tenuta separata dalla merce/posta aerea che non lo è.

▼**M15**

Riferimento: punto 6.8.3.1

7.1. La protezione della merce/posta aerea messa in sicurezza è garantita da un soggetto per conto di un altro soggetto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ,<br>specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni:<br>— società di controllo (screening) privata,<br>— società regolamentata a livello statale,<br>— una struttura o organismo di controllo (screening) statale,<br>— altre. | |

7.2. Sono applicati controlli di sicurezza e misure di protezione per evitare manomissioni durante la procedura di screening?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione.<br>Specificare il tipo (i tipi) di protezione di cui si dispone:<br>— fisico (recinzione, barriera, edificio di costruzione solida ecc.),<br>— umano (pattugliamenti ecc.),<br>— tecnologico (telecamere a circuito chiuso, sistemi di allarme ecc.)<br>e illustrarne l'organizzazione. | |

7.3. La merce/posta aerea messa in sicurezza è accessibile solo alle persone autorizzate?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione<br>Precisare in che modo tutti i punti d'accesso (comprese porte e finestre) alla merce/posta aerea identificabile come tale e messa in sicurezza sono sottoposti a controllo. | |

7.4. Sono adottate procedure per garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, sulla quale sono già stati effettuati i controlli di sicurezza, sia protetta contro interferenze illecite dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o del trasferimento ad un ACC3 o ad un alto RA3?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo è protetta (fisico, umano, tecnologico ecc.)<br>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/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼**M15**

PARTE 8

**Documentazione**

Obiettivo: lo stato di sicurezza della spedizione è indicato nella documentazione allegata alla stessa, in forma di lettera di trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo. Lo stato di sicurezza è rilasciato dall'RA3.

Riferimento: punti 6.3.2.6, lettera d) e 6.8.3.4

Nota: possono essere indicati i seguenti stati di sicurezza:

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

— «SCO», indicante che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure

— «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.

8.1. Il soggetto specifica nella documentazione allegata (ad esempio lettera di trasporto aereo) lo stato di sicurezza della merce e le modalità con cui è stato ottenuto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, spiegarne i motivi | |

8.2. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione allegata che specifica il corretto stato di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 9

**Trasporti**

Obiettivo: la merce/posta aerea dev'essere protetta contro interferenze illecite o le manomissioni dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o del trasferimento ad un ACC3 o ad un alto RA3, compresa la protezione durante il trasporto verso l'aeromobile o altrimenti verso l'ACC3 o verso un altro RA3. Se la merce/posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta durante il trasporto, non può essere trasferita ad un ACC3 o ad 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

9.1. Come viene trasportata la merce/posta aerea fino all'ACC3/altro RA3?

a) Trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

▼**M15**

| | |
|---|---|
| b) Trasporto assicurato da altro RA3/ACC3? | |
| SÌ/NO | |
| c) Contraente del soggetto sottoposto a convalida? | |
| SÌ/NO | |

9.2. L'imballaggio della merce/posta aerea è in grado di evidenziare manomissioni?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come? | |

9.3. Il veicolo è sigillato o chiuso prima del trasporto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come? | |

9.4. Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, specificare le modalità | |

9.5. Se pertinente, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

9.6. La persona che trasporta la merce è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e formazione di responsabilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce/posta aerea messa in sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (controllo precedente l'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e il tipo di formazione (formazione di responsabilizzazione in materia di sicurezza ecc.) | |

9.7. Conclusione: le misure sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite durante il trasporto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 10

**Conformità**

Obiettivo: dopo aver analizzato le nove parti precedenti della checklist, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve valutare se la verifica in situ confermi l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente checklist per la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE.

▼**M15**

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto:

a) ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. Il validatore trasmette al soggetto sottoposto a convalida l'originale della relazione di convalida e certifica che il soggetto è designato agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE;

b) non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce/posta aerea messa in sicurezza e con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un altro RA3. Al soggetto viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

In generale il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve decidere se la merce/posta in carico al soggetto sottoposto a convalida è trattata in modo che al momento della consegna ad un ACC3 o ad un altro RA3 possa essere considerata sicura per la spedizione all'UE/SEE conformemente alle disposizioni applicabili dell'Unione.

Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve tener presente che la valutazione è basata su una metodologia di conformità in funzione dell'obiettivo.

10.1. Conclusione generale:

| | |
|---|---|
| Valutazione (e notifica)<br>(evidenziare la voce pertinente).<br>Se la valutazione è «POSITIVA», il soggetto sarà considerato designato agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3). | Valutazione positiva/negativa |

Se la valutazione complessiva è negativa, elencare di seguito le aree in cui il soggetto non consegue lo standard di sicurezza richiesto o presenta una vulnerabilità specifica. Fornire altresì suggerimenti sulle modifiche necessarie per conseguire lo standard richiesto e quindi una valutazione positiva.

| | |
|---|---|
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |
| Osservazioni del soggetto | |

Nome del validatore:

Data:

Firma:

*ALLEGATO*

**Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati**

Comunicare il nome del soggetto, il nome del referente e la data della visita o dell'intervista.

| Nome del soggetto | Nome del referente | Data della visita/dell'intervista |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

▼M11

**APPENDICE 6-C3**

CHECKLIST DI CONVALIDA PER ACC3

La designazione ACC3 (Vettore aereo per merci o posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo) costituisce il prerequisito per trasportare merci/posta aerea nell'Unione europea ([1]) (UE) o in Islanda, Norvegia e Svizzera ed è prevista dal regolamento (UE) n. 185/2010, quale modificato dal regolamento di attuazione dell Commissione (UE) n. 859/2011 ([2]).

La designazione ACC3 è richiesta in linea di principio ([3]) per tutti i voli che trasportano merci o posta per il trasferimento, il transito o lo scarico in aeroporti dell'UE/SEE. La responsabilità di designare vettori aerei specifici come ACC3 incombe alle 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 situ relative all'attuazione delle disposizioni in conformità degli obiettivi di cui alla checklist di convalida.

La checklist è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce o posta aerea verso l'UE o il SEE ([4]) dagli ACC3, o sotto la responsabilità di quest'ultimi, o da un vettore aereo che ha presentato domanda di designazione ACC3.

La relazione di convalida è trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in situ. La relazione di convalida deve comportare quantomeno le seguenti parti integrali:

— la checklist completa firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE e riportante, se del caso, le osservazioni del soggetto sottoposto a convalida;

— la dichiarazione di impegni (appendice 6-H1 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010) firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché

— una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] relativa al soggetto sottoposto a convalida firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'integrità della relazione di convalida è comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. La relazione di convalida è redatta in lingua inglese.

Le parti 3 — Programma di sicurezza del vettore aereo, 6 — Banca dati, 7 — Screening e 8 — Merci o posta ad alto rischio (HRCM), sono valutate sulla base dei requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 del regolamento (UE) n. 185/2010. Per quanto riguarda le altre parti, le norme di base utilizzate sono le norme e procedure raccomandate (SARPs) di cui all'allegato 17 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale e il materiale guida contenuto nel manuale per la sicurezza dell'Aviazione (documento ICAO 8973 — riservato).

([1]) Stati membri dell'Unione europea: Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spagna, Francia, Italia, Cipro, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Ungheria, Malta, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Slovacchia, Finlandia, Svezia e Regno Unito.

([2]) GU L 220 del 26.8.2011, pag. 9. Punto 6.8.1.1 del regolamento (UE) n. 185/2010: *qualsiasi vettore aereo che trasporta merci o posta provenienti da un aeroporto di un paese terzo non elencato all'appendice 6-F per trasferimento, transito o scarico in uno degli aeroporti elencati nel regolamento (CE) n. 300/2008, viene designato come «Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo»* (ACC3).

([3]) Questa norma non si applica alle merci e alla posta trasportate per via aerea da un numero ridotto di paesi non soggetti al regime ACC3.

([4]) Ai fini della presente checklist di convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merci o posta verso l'UE/il SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merci o posta verso l'UE e l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

▼**M11**

**Istruzioni per la compilazione:**

— Tutte le parti della checklist devono essere compilate. L'eventuale assenza di informazioni deve essere motivata.

— Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE stabilisce 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(e) della convalida | |
| Usare il formato preciso della data, come dall'1.10.2012 al 2.10.2012 | |
| gg/mm/aaaa | |
| 1.2 Data della convalida precedente e codice unico di identificazione alfanumerico (UAI) dell'ACC3, se disponibile | |
| gg/mm/aaaa | |
| UAI | |
| 1.3 Informazioni sul validatore della sicurezza dell'aviazione civile | |
| Nome | |
| Impresa/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 esiste per il vettore aereo. 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 strutture per merci/posta ad esso collegate | |
| Nome | |
| Codice IATA (o ICAO) dell'aeroporto | |
| Paese | |
| 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<br>b) Vettore che effettua il solo trasporto di merci e posta<br>c) Vettore che effettua il solo trasporto di merci<br>d) Vettore che effettua il solo trasporto di posta<br>e) Integratore<br>f) Charter | |

▼**M11**

1.7 Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce/posta aerea nel paese terzo

| | |
|---|---|
| Nome | |
| Denominazione della funzione | |
| Indirizzo e-mail | |
| 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 (se pertinente) | |
| Paese | |

1.9 Indirizzo della sede principale del vettore aereo, per esempio la sede principale

| | |
|---|---|
| Numero/Unità/Edificio/Aeroporto | |
| Via | |
| Città | |
| Codice postale | |
| Stato (se pertinente) | |
| Paese | |

PARTE 2

**Organizzazione e responsabilità dell'ACC3 in aeroporto**

Obiettivo: tutte le merci o la posta destinate all'UE/SEE devono essere soggette a controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti seguenti della presente checklist. L'ACC3 non accetta merci o posta per il trasporto mediante aeromobile con destinazione l'UE, se l'applicazione dello screening o degli altri controlli di sicurezza non è confermata da un agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE o da un mittente responsabile di un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE, che se ne assumono la responsabilità, o se tali spedizioni non sono soggette a controlli a norma dei regolamenti UE.

L'ACC3 deve disporre di una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a tutte le merci e la posta che devono essere spedite per via aerea verso l'UE/il SEE, a meno che non siano esentate dallo screening in virtù della legislazione dell'Unione e le merci o posta in questione non siano protette da allora fino al momento del carico a bordo dell'aeromobile. I controlli di sicurezza consistono in:

— un esame fisico di livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti; o

▼**M11**

— altri controlli di sicurezza — che sono parte integrante di un processo di sicurezza della catena logistica che garantisce con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti — eseguiti da un agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE o da un mittente responsabile di un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

Riferimento: punto 6.8.3

2.1 Il vettore aereo ha messo a punto una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a tutte le merci e la posta prima che siano caricate su un aeromobile con destinazione l'UE/il SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/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 sulle merci e la posta trasportate da tale vettore aereo verso l'UE/il SEE? | |
| Specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni<br>— un'impresa privata di assistenza (handling)<br>— un'impresa regolamentata a livello statale<br>— una struttura o organismo di controllo (screening) statale<br>— Altro | |

2.3 Con che strumenti e sulla base di quali istruzioni il vettore aereo garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste?

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/NO | |
| Se NO, specificare | |

2.5 È stato attuato un programma degli agenti regolamentati/mittenti conosciuti per merce/posta aerea in conformità alle norme ICAO nello Stato in cui si trova l'aeroporto sottoposto a visita di convalida?

| | |
|---|---|
| Se SÌ, descrivere gli elementi del programma e le modalità con cui è stato attuato | |

2.6 Conclusioni e valutazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura

| | |
|---|---|
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼**M11**

PARTE 3

**Programma di sicurezza del vettore aereo**

Obiettivo: l'ACC3 garantisce che il suo programma di sicurezza comprenda tutte le misure per la sicurezza dell'aviazione civile pertinenti e sufficienti per garantire la sicurezza del trasporto nell'UE della merce/posta aerea.

Il programma di sicurezza dell'ACC3 e la pertinente documentazione del vettore aereo costituisce la base dei controlli di sicurezza effettuati in conformità agli obiettivi della presente checklist. Il vettore aereo può prendere in considerazione di trasmettere la propria documentazione al validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE prima della visita in situ per renderlo edotto in merito ai dettagli relativi ai siti da visitare.

Riferimento: punto 6.8.2.1 e appendice 6-G

Nota: i punti che seguono, elencati nell'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010, devono trattare in modo adeguato:

a) la descrizione delle misure adottate per merce/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 e l'esame fisico;

g) i siti per lo screening e l'esame fisico;

h) i dettagli relativi all'attrezzatura di screening;

i) i dettagli relativi all'operatore o al fornitore di servizi;

j) l'elenco di esenzioni dallo screening di sicurezza o dall'esame fisico;

k) il trattamento destinato al carico o alla posta ad alto rischio.

| 3.1 Programma di sicurezza del vettore aereo | |
|---|---|
| Data — Usare il formato preciso della data gg/mm/aaaa | |
| Versione | |
| Il programma è stato presentato in una fase iniziale a un'autorità competente UE/SEE? Se SÌ quando per la designazione dell'ACC3? Altri scopi? | |

| 3.2 Il programma affronta in maniera sufficiente gli elementi dell'elenco che precede? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni. | |

| 3.3 Le misure per la sicurezza dell'aviazione civile descritte nel programma di sicurezza sono pertinenti e sufficienti per garantire l'invio sicuro di merci e posta per via aerea verso l'UE/il SEE in conformità alle norme previste? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni. | |

| 3.4 Conclusione: il programma di sicurezza è attendibile, solido e completo? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |

▼M11

| | |
|---|---|
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 4

**Selezione e formazione del personale**

Obiettivo: l'ACC3 seleziona personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza delle merci e della posta trasportate per via aerea. Il personale che ha accesso alle merci messe in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente formato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo l'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che tutto il personale (di ruolo, temporaneo, personale di agenzia, conducenti ecc.) che può accedere direttamente senza essere accompagnato alle merci e alla posta destinate alla spedizione per via aerea che sono o sono state oggetto di controlli di sicurezza:

— sia stato sottoposto a controlli iniziali e ripetuti preliminari all'assunzione (pre-employment check) e/o a una verifica dei precedenti personali (background check) che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'aeroporto sottoposto a convalida; nonché

— abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale in materia di sicurezza per acquisire consapevolezza delle sua responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'aeroporto sottoposto a convalida.

▼M17

_____

▼M11

Nota:

— con controllo dei precedenti personali s'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 non accompagnati a un'area sterile (definizione di cui all'allegato 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 quantomeno durante gli ultimi 5 anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza quantomeno negli ultimi 5 anni (definizione dell'Unione).

4.1 È prevista una procedura per verificare che tutto il personale che può accedere direttamente e senza essere accompagnato alla merce/posta aerea messa in sicurezza sia soggetto a controlli preliminari all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

| | |
|---|---|
| SÌ/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<br>— controllo preliminare all'assunzione<br>— controllo dei precedenti penali<br>— colloqui<br>— altro (fornire informazioni)<br><br>Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione | |

▼**M11**

4.3 Esiste una procedura atta a garantire che la persona responsabile dell'esecuzione e della supervisione dei controlli di sicurezza in situ sia stata soggetta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

| | |
|---|---|
| SÌ/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<br>— controllo preliminare all'assunzione<br>— controllo dei precedenti penali<br>— colloqui<br>— altro (fornire informazioni)<br><br>Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione | |

4.5 Il personale che può accedere direttamente e senza essere accompagnato alla merce/posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione in materia di sicurezza prima di ottenere l'accesso a tale merce/posta?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere gli elementi e la durata della formazione | |

4.6 Il personale che prende in consegna la merce/posta aerea e che la sottopone a controlli e/o ne garantisce la protezione riceve una formazione specifica per le mansioni che deve svolgere?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere gli elementi 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/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/posta aerea messa in sicurezza sia stato assegnato alle mansioni adeguate e abbia ricevuto una formazione di livello sufficiente per essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼M11

PARTE 5

**Procedure di accettazione**

Obiettivo: l'ACC3 deve applicare una procedura atta ad accertare — e verificare all'accettazione — lo stato di sicurezza di una spedizione in relazione ai controlli precedentemente effettuati.

La procedura deve comprendere i seguenti elementi:

— le verifica che la spedizione sia consegnata da una persona nominata dall'agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE elencati nella sua banca dati (parte 6) o da un mittente responsabile di tale agente regolamentato;

— la verifica che la spedizione sia presentata corredata di tutte le informazioni di sicurezza richieste (lettera di trasporto aereo e informazioni sullo stato di sicurezza in formato cartaceo o elettronico) corrispondenti alla spedizione di merce/posta aerea oggetto della consegna;

— la verifica che la spedizione non presenti alcun segno di manomissione; nonché

— la verifica se la spedizione debba essere trattata come merce o posta ad alto rischio (HRCM).

▼M17

Riferimento: punto 6.8.3

▼M11

Nota:

— per agente regolamentato o mittente conosciuto si intende una società di movimentazione merci che ha ottenuto la convalida da parte di un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE o le cui misure di sicurezza sono state incluse nel programma di sicurezza dell'ACC3 che ha ottenuto la convalida UE (in questo caso l'ACC3 è corresponsabile per le misure di sicurezza).

— Per mittente responsabile si intende una società di movimentazione merci che opera per conto proprio sotto la responsabilità di un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE. Tale agente regolamentato è pienamente responsabile dei controlli di sicurezza effettuati dal mittente responsabile.

— La persona nominata corrisponde alla persona incaricata di consegnare la merce/posta aerea al vettore aereo. La persona che effettua la consegna della spedizione al vettore aereo presenta una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altri documenti che ne recano la fotografia e che sono stati rilasciati o sono riconosciuti dall'autorità nazionale.

5.1 Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo si accerta che essa provenga da un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente responsabile convalidato o riconosciuto sulla base della legislazione dell'Unione in materia di merci trasportate per via aerea ed elencato nella banca dati del vettore aereo?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

5.2 Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo si accerta che la destinazione della stessa sia un aeroporto UE/SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO — Spiegare | |

5.3 — Se SÌ, il vettore aereo sottopone tutte le merci o la posta agli stessi controlli di sicurezza previsti nel caso di un aeroporto UE/SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

▼**M11**

5.4 Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo si accerta se essa vada considerata come merce e posta ad alto rischio (HRCM), comprese le spedizioni che sono consegnate con modi diversi dal trasporto aereo?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come?<br><br>Descrivere la procedura | |

5.5 Quando accetta una spedizione precedentemente messa in sicurezza, il vettore aereo si accerta se essa sia stata protetta da interferenze e/o manomissioni illecite?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere (sigilli, serrature ecc.) | |

5.6 Se il vettore aereo accetta il transito di merci/posta aerea in questo sito (merci o posta che partono con lo stesso aeromobile), il vettore aereo si accerta se sulla base dei dati forniti sia necessario effettuare ulteriori controlli di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, in che modo procede all'accertamento? | |
| Se NO, quali controlli sono effettuati per garantire la sicurezza delle merci/posta dirette verso l'UE/SEE? | |

5.7 Se il vettore aereo accetta il trasferimento di merci/posta aerea in questo sito (merci o posta che partono con un aeromobile diverso da quello di arrivo), il vettore aereo si accerta se sulla base dei dati forniti sia necessario effettuare ulteriori controlli di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, in che modo procede all'accertamento? | |
| Se NO, quali controlli sono effettuati per garantire la sicurezza delle merci/posta dirette verso l'UE/SEE? | |

5.8 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/NO | |

5.9 Conclusione: le procedure di accettazione sono sufficienti a stabilire se la merce/posta aerea proviene da una catena di approvvigionamento sicura o se è necessario sottoporla a screening?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼**M11**

PARTE 6

**Banca dati**

Obiettivo: quando un ACC3 non è obbligato ad eseguire uno screening al 100 % sulla merce/posta aerea destinata all'UE/SEE, deve accertarsi che la merce o posta provenga da un agente regolamentato, mittente conosciuto o un mittente responsabile di un agente regolamentato con convalida per quanto riguarda la sicurezza dell'aviazione civile UE.

Ai fini del monitoraggio del pertinente percorso di verifica dalla sicurezza, l'ACC3 mantiene 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 all'impresa, compreso l'indirizzo sociale bona fide;

— la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commercialmente sensibili;

— le coordinate di contatto, comprese quelle dei responsabili per la sicurezza;

— il numero di iscrizione dell'impresa, ove applicabile.

Quando riceve merce o posta aerea, l'ACC3 deve verificare che il soggetto di cui trattasi figuri nella banca dati. Se il soggetto non è inserito nella banca dati, la merce/posta aerea da esso consegnata deve essere sottoposta a screening prima di essere caricata.

Riferimento: punti 6.8.4.1 e 6.8.5.2

6.1 Il vettore aereo dispone di una banca dati comprendente, se del caso, le informazioni di cui sopra, relativamente a:
— gli agenti regolamentati con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE;
— i mittenti conosciuti con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE;
— i mittenti responsabili di un agente regolamentato (su base volontaria)?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la banca dati | |
| Se NO, spiegarne i motivi | |

6.2 Il personale che accetta merci/posta aerea può accedere facilmente alla banca dati?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

6.3 La banca dati è aggiornata periodicamente in modo da fornire dati affidabili al personale che accetta merci/posta aerea?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, spiegarne i motivi | |

6.4 Conclusione: il vettore aereo dispone di 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 verso l'UE/il SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼M11

PARTE 7

**Controllo (Screening)**

Obiettivo: quando l'ACC3 accetta merci e posta da un soggetto che non dispone della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE o la merce ricevuta non sia stata protetta da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza, l'ACC3 si accerta che la merce/posta aerea sia oggetto di controllo (screening) prima di essere caricata su un aeromobile. L'ACC3 deve disporre di una procedura per garantire che la merce/posta aerea diretta verso l'UE/il SEE a fini di trasferimento, transito o scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a controllo (screening) con i mezzi o i metodi previsti dalla legislazione dell'UE e a un livello sufficientemente elevato per assicurare ragionevolmente che non contenga articoli vietati.

Se l'ACC3 non effettua in proprio lo screening della merce/posta aerea, si assicura che sia effettuato uno screening adeguato in conformità dei requisiti UE. Le procedure di screening comprendono, se del caso, il trattamento della merce e della posta destinate al trasferimento/transito.

Se lo screening della merce/posta aerea è effettuato dall'autorità competente dello Stato terzo, o per conto della stessa, l'ACC3 che riceve tale merce/posta aerea dal soggetto di cui trattasi lo dichiara nel suo programma di sicurezza, specificando in che modo venga garantito uno screening adeguato.

Nota: anche se il punto 6.8.3.2 consente agli ACC3 di applicare quantomeno le norme ICAO per attuare le disposizioni del punto 6.8.3.1 fino al 30 giugno 2014, la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE tiene conto dei requisiti UE di screening, anche se la convalida è effettuata prima del 1º luglio 2014.

▼M17

Riferimento: punti 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3 nonché 6.2.1 e 6.7

▼M11

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<br><br>Se del caso, fornire informazioni sul soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo:<br>— nome<br>— indirizzo in situ<br>— eventuale status OEA | |
| Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo effettuano lo screening delle merci e della posta consegnate a tale vettore aereo per il trasporto verso l'UE/il SEE?<br><br>Specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni<br>— un'impresa privata di movimentazione (handling)<br>— un'impresa regolamentata a livello statale<br>— una struttura o organismo di controllo (screening) statale<br>— altro | |

7.2 Quali metodi sono utilizzati per lo screening della merce/posta aerea?

| | |
|---|---|
| Specificare, indicando in modo dettagliato le apparecchiature utilizzate per lo screening della merce/posta aerea (costruttore, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutti i metodi impiegati | |

▼**M11**

7.3 Le apparecchiature o i metodi (ad esempio, cani per la ricerca di esplosivi) utilizzati sono inclusi nel più recente elenco di conformità dell'UE, dell'ECAC o della TSA?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se YES, specificare | |
| Se NO, fornire informazioni sull'approvazione delle apparecchiature e della relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi agli standard UE in materia | |

7.4 L'apparecchiatura è utilizzata in conformità al concetto delle operazioni (CONOPS) del fabbricante ed è oggetto di prove (test) e manutenzione regolari?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

7.5 Nel corso dello screening viene presa in considerazione la natura della spedizione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere in che modo si garantisce che il metodo di screening adottato sia impiegato a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti | |

7.6 Esiste una procedura per risolvere un allarme generato dall'apparecchiatura di screening?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura per risolvere l'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti | |
| Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione | |

7.7 Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

7.8 Esistono esenzioni non conformi all'elenco dell'Unione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, specificare | |

7.9 L'accesso alla zona di screening è controllato per garantire che solo il personale autorizzato e formato vi abbia accesso?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

▼**M11**

7.10 Esiste un regime consolidato di controllo della qualità e/o prova (test)?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

7.11 Conclusione: la merce/posta aerea è sottoposta a screening mediante uno dei mezzi o metodi elencati al punto 6.2.1 della decisione 2010/774/UE a un livello sufficiente a garantire con ragionevole certezza che essa non contenga articoli proibiti?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 8

**Merci e posta ad alto rischio (HRCM)**

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in trasferimento, da siti identificati come ad alto rischio dall'UE o che presentano manomissioni significative vanno considerate merci e posta ad alto rischio (HRCM). Tali spedizioni devono essere sottoposte a controllo sulla base di istruzioni specifiche. Le origini ad alto rischio e le istruzioni per lo screening sono fornite dalle autorità competenti UE/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) destinate all'UE/SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

L'ACC3 rimane in contatto con l'autorità competente responsabile per gli aeroporti UE/SEE verso i quali trasporta merci al fine di poter disporre delle informazioni più recenti sulle origini ad alto rischio.

L'ACC3 applica 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 6.8.3.4

Nota: le merci e posta ad alto rischio (HRCM) che hanno ricevuto l'autorizzazione al trasporto nell'UE/SEE ottengono lo stato di sicurezza «SHR», a significare che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, in conformità ai requisiti per le merci e posta ad alto rischio.

8.1 Il personale del vettore aereo responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quali merci e posta vadano trattate come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

| | |
|---|---|
| SÌ/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/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

▼**M11**

8.3 Le merci e posta ad alto rischio sono soggette a procedure di screening HRCM conformemente alla legislazione UE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, indicare le procedure applicate | |

8.4 Dopo lo screening, il vettore aereo rilascia una dichiarazione sullo stato di sicurezza SHR nella documentazione che accompagna la spedizione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciata la dichiarazione sullo stato 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/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 9

**Protezione**

Obiettivo: l'ACC3 deve disporre di procedure atte a garantire che le merci e la posta da spedire per via aerea verso l'UE/il SEE siano protette contro le interferenze non autorizzate a partire dal punto in cui è effettuato 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 carico.

La protezione può essere garantita con mezzi differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale adeguatamente formato ecc.) e tecnologico (telecamere a circuito chiuso, sistemi di allarme ecc.).

La merce/posta aerea destinata all'UE/SEE e messa in sicurezza deve essere tenuta separata dalla merce/posta aerea che non lo è.

Riferimento: punto 6.8.3

9.1 La protezione della merce/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 SI, specificare | |
| Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo applicano misure di protezione della merce/posta aerea consegnate a tale vettore aereo per il trasporto verso l'UE/il SEE?<br><br>Specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni<br>— un'impresa privata di movimentazione (handling)<br>— un'impresa regolamentata a livello statale<br>— una struttura o organismo di controllo (screening) statale<br>— altro | |

▼**M11**

9.2 Sono applicati controlli di sicurezza e misure di protezione per evitare manomissioni durante la procedura di screening?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

9.3 Sono adottate procedure per garantire che la merce/posta aerea destinata all'UE/SEE, sulla quale sono già stati effettuati i controlli di sicurezza, sia protetta contro interferenze non autorizzate dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo è protetta | |
| Se NO, specificare le ragioni | |

9.4 Conclusione: la protezione delle spedizioni è sufficientemente solida da prevenire interferenze illecite?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 10

**Documentazione allegata**

Obiettivo: l'ACC3 si accerta che:

1) lo stato di sicurezza della spedizione sia indicato nella documentazione allegata alla stessa, in forma di lettera di trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo; nonché

2) il codice unico di identificazione alfanumerico figuri nella documentazione che accompagna le spedizioni trasportate, in formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punti 6.3.2.6, lettera d), 6.8.3.4 e 6.8.3.5

Nota: possono essere indicati i seguenti stati di sicurezza:

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

— «SCO», indicante che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure

— «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.

In assenza dell'agente regolamentato la dichiarazione sullo stato di sicurezza può essere rilasciata dall'ACC3 o da un vettore aereo proveniente da uno dei paesi terzi esentati dal regime ACC3.

10.1 Le spedizioni sono corredate della documentazione che conferma i controlli di sicurezza precedenti e attuali?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere il contenuto della documentazione | |

▼M11

| | |
|---|---|
| Se NO, spiegare perché e come le merci o la posta siano 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/NO | |
| Se NO, spiegarne i motivi | |

10.3 La documentazione specifica lo stato di sicurezza della merce e le modalità con cui è stato ottenuto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |

10.4 Conclusione: La procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione allegata che specifica il corretto stato di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del vettore aereo | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 11

**Conformità**

▼M17

Obiettivo: dopo aver analizzato le dieci parti precedenti della checklist, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve valutare se la verifica in situ corrisponda al contenuto della parte del programma di sicurezza del vettore aereo che descrive le misure per la merce/posta aerea destinata all'UE/SEE e se i controlli di sicurezza permettano di conseguire sufficientemente gli obiettivi elencati nella presente checklist.

▼M11

Ai fini delle conclusioni si possono elencare quattro possibili situazioni principali:

1) il programma di sicurezza del vettore aereo è conforme all'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 e la verifica in situ conferma il conseguimento degli obiettivi della checklist; o

2) il programma di sicurezza del vettore aereo è conforme all'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 ma la verifica in situ non conferma il conseguimento degli obiettivi della checklist; o

3) il programma di sicurezza del vettore aereo non è conforme all'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 ma la verifica in situ conferma il conseguimento degli obiettivi della checklist; o

4) il programma di sicurezza del vettore aereo non è conforme all'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 e la verifica in situ non conferma il conseguimento degli obiettivi della checklist.

11.1 Conclusione generale: Indicare il caso che più si avvicina alla situazione convalidata

| | |
|---|---|
| 1, 2, 3 o 4 | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |
| Osservazioni del vettore aereo | |

Nome del validatore:

Data:

Firma:

▼**M11**

*ALLEGATO*

**ELENCO DELLE PERSONE E DEI SOGGETTI VISITATI E INTERVISTATI**

Comunicare il nome del soggetto, il nome del referente e la data della visita o dell'intervista.

▼**M15**

**APPENDICE 6-C4**

CHECKLIST DI CONVALIDA DESTINATA AI MITTENTI CONOSCIUTI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE 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 paese terzo*) presentando domanda di designazione in quanto mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3). Per KC3 s'intende una società di handling per le merci situata in un paese terzo sottoposta a convalida e approvata in base a una convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE.

Il (KC3) provvede a che le spedizioni destinate all'Unione siano sottoposte ai controlli di sicurezza e siano protette da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei suddetti controlli di sicurezza fino al trasferimento ad un ACC3 o ad un agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3).

I prerequisiti per trasportare merce/posta aerea nell'Unione (UE) o in Islanda, Norvegia e Svizzera sono previsti dal regolamento (UE) n. 185/2010, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 859/2011 e dal regolamento di esecuzione (UE) n. 1082/2012 della Commissione ([1]).

La checklist è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE dal soggetto che ha presentato domanda di designazione KC3 o sotto la sua responsabilità. La checklist va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera b) dell'allegato del regolamento n. 185/2010. Nei casi indicati al punto 6.8.4.1, lettera a), dell'allegato, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE si serve della checklist dell'ACC3.

Se il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto è riuscito a conseguire la conformità agli obiettivi riportati nella suddetta checklist, al soggetto sottoposto a convalida è consegnata una relazione di convalida. La relazione di convalida certifica che il soggetto è designato mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3). Il KC3 potrà utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3 e gli RA3. La relazione di convalida deve comportare quantomeno tutte le seguenti parti integrali:

a) la checklist completa [appendice 6-C4 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE e riportante, se del caso, le osservazioni del soggetto sottoposto a convalida;

b) la dichiarazione di impegni [appendice 6-H3 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché

c) una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE.

L'integrità della relazione di convalida è comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida. La relazione di convalida è redatta in lingua inglese.

Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate sulla base dei requisiti del regolamento (UE) n. 185/2010, le norme di base utilizzate sono le norme e procedure raccomandate (SARPs) di cui all'allegato 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e il materiale guida contenuto nel manuale per la sicurezza dell'Aviazione (documento ICAO 8973 — riservato).

([1]) GU L 324 del 22.11.2012, pag. 25.

▼**M15**

Se dalla convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE risulta che il soggetto non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist, al soggetto in questione viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

**Istruzioni per la compilazione:**

1) tutte le parti della checklist devono essere compilate. L'eventuale assenza di informazioni deve essere motivata;

2) al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE stabilisce se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

**Organizzazione e responsabilità**

| | | |
|---|---|---|
| 1.1. | Data(e) della convalida | |
| | Usare il formato preciso della data, ad esempio dallo 01.10.2012 al 02.10.2012 | |
| | gg/mm/aaaa | |
| 1.2. | Data della convalida precedente, se del caso. | |
| | gg/mm/aaaa | |
| | Numero di registrazione KC3 precedente, se disponibile | |
| | Certificato OEA/status C-TPAT/altre certificazioni, se disponibili | |
| 1.3. | Informazioni sul validatore della sicurezza dell'aviazione civile | |
| | Nome | |
| | Società/organizzazione/autorità | |
| | Identificatore alfanumerico unico (UAI) | |
| | Indirizzo e-mail | |
| | Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali | |
| 1.4. | Nome del soggetto | |
| | Nome | |
| | Numero di registrazione della società (ad esempio numero d'iscrizione nel registro delle imprese, se applicabile) | |
| | Numero/unità/Edificio | |
| | Via | |
| | Città | |
| | Codice postale | |
| | Stato (se pertinente) | |
| | Paese | |
| | Indirizzo di casella postale, ove applicabile | |
| 1.5. | Indirizzo principale dell'organizzazione (se diverso dal sito da convalidare) | |
| | Numero/unità/Edificio | |
| | Via | |
| | Città | |
| | Codice postale | |
| | Stato (se pertinente) | |
| | Paese | |
| | Indirizzo di casella postale, ove applicabile | |

▼**M15**

| 1.6. Natura delle attività commerciali — Tipi di merce trattati | |
|---|---|
| Che tipo/i di attività commerciale/i — di merce è trattata nei locali del richiedente? | |

| 1.7. Indicare se il richiedente è responsabile di una delle seguenti attività: | |
|---|---|
| a) produzione;<br>b) imballaggio;<br>c) immagazzinamento;<br>d) invio;<br>e) altro, specificare. | |

| 1.8. Numero indicativo di dipendenti presenti sul sito | |
|---|---|
| Numero | |

| 1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce/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 dell'aviazione civile UE**

Obiettivo: tutte le merci o la posta destinate all'UE/SEE devono essere soggette a controlli di sicurezza. Le merci e la posta consegnate da un KC3 a un ACC3 o ad un RA3 possono essere accettate come merci o posta sicure solo se il KC3 applica i suddetti controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti seguenti della presente checklist.

Il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati a tutta la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, e che le merci e la posta sicure siano protette fino alla consegna ad un ACC3 o ad un RA3. I controlli di sicurezza consistono di misure che garantiscono con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

Riferimento: punto 6.8.3

| 2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, passare direttamente al punto 2.5 | |

| 2.2. Informazioni sul programma di sicurezza del soggetto | |
|---|---|
| Data — usare il formato preciso gg/mm/aaaa | |
| Versione | |
| Il programma di sicurezza è presentato e/o approvato dall'autorità competente dello Stato in cui si trova il soggetto? Se SÌ, descrivere la procedura | |

| 2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella checklist (parti da 4 a 11)? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni | |

▼**M15**

| 2.4. Il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |

| 2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce/posta aerea con destinazione UE/SEE prima che sia trasferita ad un ACC3 o ad un altro RA3? | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere la procedura | |

| 2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (ad esempio strumenti, istruzioni ecc.) che garantisca l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari? | |
|---|---|
| SÌ/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, indicare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste | |

| 2.7. Conclusioni e valutazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura | |
|---|---|
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 3

**Merce/posta aerea identificabile («identificabilità»)**

Obiettivo: stabilire il momento (o il luogo) in cui la merce/posta diventa identificabile come merce/posta aerea. Per «identificabilità» s'intende la capacità di valutare quando/dove la merce/posta è identificabile come merce/posta aerea.

| 3.1. Mediante ispezione dell'area di produzione, imballaggio, immagazzinamento, selezione, spedizione e di qualsiasi altra area pertinente, stabilire quando e come una spedizione di merce/posta aerea con destinazione UE/SEE diventa identificabile come tale. | |
|---|---|
| Descrivere: | |
| osservazioni del soggetto | |
| osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

*N.B.:* nelle parti da 6 a 9 occorre fornire informazioni dettagliate sulla protezione da interferenze illecite o manomissioni della merce/posta aerea identificabile.

PARTE 4

**Selezione e formazione del personale**

Obiettivo: per garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, il KC3 seleziona personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza delle merci e della posta trasportate per via aerea. Il personale che ha accesso a merce aerea identificabile come tale deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente formato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (di ruolo, temporaneo, personale di agenzia, conducenti ecc.) che può accedere direttamente senza essere accompagnato alle merci e alla posta destinate alla spedizione per via aerea che sono o sono state oggetto di controlli di sicurezza:

a) sia stato sottoposto a controlli iniziali e ripetuti prima dell'assunzione e/o a una verifica dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida; nonché

▼**M15**

b) abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale in materia di sicurezza per acquisire consapevolezza delle sua responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida.

Nota:

— per controllo dei precedenti personali s'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 non accompagnati a un'area sterile (definizione di cui all'allegato 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 quantomeno durante gli ultimi 5 anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli stati di residenza quantomeno negli ultimi 5 anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1

4.1. È prevista una procedura per verificare che tutto il personale che può accedere alla merce/posta aerea identificabile come tale sia soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

| | |
|---|---|
| SÌ/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<br>☐ controllo preliminare all'assunzione<br>☐ controllo del certificato penale<br>☐ colloqui<br>☐ altro (fornire informazioni)<br>Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione 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 della supervisione dei controlli di sicurezza in situ sia stata soggetta a un controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

| | |
|---|---|
| SÌ/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<br>☐ controllo preliminare all'assunzione<br>☐ controllo del certificato penale<br>☐ colloqui<br>☐ altro (fornire informazioni)<br>Illustrare gli elementi, indicare quale soggetto esegue l'azione e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione | |

▼**M15**

4.5. Il personale che può accedere alla merce/posta aerea identificabile come tale riceve una formazione prima di ottenere l'accesso a tale merce/posta?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere gli elementi e la durata della formazione | |

4.6. Il personale di cui al punto 4.5 riceve una formazione periodica?

| | |
|---|---|
| SÌ/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/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale sia stato assegnato alle mansioni adeguate e abbia ricevuto una formazione di livello sufficiente per essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 5

**Sicurezza materiale**

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE identificabile sia protetta contro le interferenze illecite e/o da manomissioni. Se la merce/posta non è protetta non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dar prova della protezione del sito o dei locali nonché della presenza di procedure pertinenti di controllo dell'accesso. È essenziale che l'accesso all'area in cui la merce/posta aerea è trattata o immagazzinata sia controllato. Tutte le porte, finestre e altri punti d'accesso a merce/posta aerea sicura e con destinazione UE/SEE devono essere messe in sicurezza o sottoposte a controllo d'accesso.

La sicurezza materiale può consistere negli elementi seguenti (elenco non tassativo):

— ostacoli materiali quali recinzioni o barriere,

— tecnologia che si avvale di sistemi d'allarme e/o di telecamere a circuito chiuso,

— sicurezza umana, ossia personale destinato alle attività di sorveglianza.

Riferimento: punto 6.8.3.1

5.1. Tutti i punti d'accesso alla merce/posta aerea identificabile sono sottoposti a controllo e l'accesso è limitato alle persone autorizzate?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, in che modo è controllato l'accesso? Precisare e illustrare, sono possibili risposte multiple:<br>☐ da personale di sicurezza<br>☐ da altro personale<br>☐ tramite controlli manuali se le persone sono autorizzate ad accedere all'area<br>☐ tramite sistemi elettronici di controllo dell'accesso<br>☐ altro tipo (precisare) | |

▼**M15**

| | |
|---|---|
| Se SÌ, come ci si accerta che una persona è autorizzata ad accedere all'area? Precisare e illustrare, sono possibili risposte multiple:<br>— tesserino d'identificazione della società<br>— altro documento d'identità, ad esempio passaporto o patente di guida,<br>— elenco delle persone autorizzate a disposizione del personale (di sicurezza),<br>— autorizzazione elettronica, ad esempio tramite un microcircuito integrato,<br>— distribuzione di chiavi o codici d'accesso solo a personale autorizzato,<br>— altro (precisare). | |

5.2. Tutti i punti d'accesso alla merce/posta aerea identificabile 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/NO | |
| Se SÌ, in che modo questi punti sono messi in sicurezza? Precisare e descrivere, sono possibili risposte multiple:<br>— presenza di personale di sicurezza,<br>— sistemi elettronici di controllo dell'accesso che consentono l'accesso ad una persona per volta,<br>— barriere, ad esempio serrande o serrature,<br>— sistemi di telecamere a circuito chiuso,<br>— sistemi di rilevamento delle intrusioni. | |

5.3. Esistono misure supplementari volte a rafforzare la sicurezza dei locali in generale?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÍ, precisare e illustrare quali:<br>☐ recinzioni o barriere<br>☐ sistema di telecamere a circuito chiuso<br>☐ sistema di rilevamento delle intrusioni<br>☐ sorveglianza e pattugliamento<br>☐ altro tipo (precisare) | |

5.4. L'edificio è una costruzione solida?

| | |
|---|---|
| SÌ/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 immagazzinata merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

▼**M15**

PARTE 6

**Produzione**

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il processo di produzione. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di produzione è sottoposto a sorveglianza. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso della produzione, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase.

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

6.1. L'accesso alla zona di produzione è controllato e limitato alle persone autorizzate?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate | |

6.2. Il processo di produzione è sorvegliato?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo è sorvegliato | |

6.3. Sono applicati controlli per evitare manomissioni in fase di produzione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

6.4. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante la produzione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 7

**Imballaggio**

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il processo di imballaggio. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di imballaggio è sottoposto a sorveglianza. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso dell'imballaggio, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase. Tutti i prodotti finiti devono essere sottoposti a controllo prima dell'imballaggio.

▼**M15**

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

7.1. L'accesso alla zona di imballaggio è controllato e limitato alle persone autorizzate?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate | |

7.2. Il processo di imballaggio è sottoposto a sorveglianza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo è sorvegliato | |

7.3. Sono applicati controlli per evitare manomissioni in fase di imballaggio?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

7.4. Descrivere l'imballaggio esterno finito:

a) l'imballaggio esterno finito è robusto?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Specificare; | |

b) l'imballaggio esterno finito è tale da evidenziare eventuali manomissioni?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÍ, 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/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante l'imballaggio?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 8

**Immagazzinamento**

Obiettivo: il KC3 dispone di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante l'immagazzinamento. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area d'immagazzinamento è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE durante l'immagazzinamento, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase.

▼**M15**

*Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso del processo d'immagazzinamento.*

8.1. L'accesso alla zona d'immagazzinamento è controllato e limitato alle persone autorizzate?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate | |

8.2. La merce/posta aerea finita e imballata è immagazzinata in condizioni sicure ed è sottoposta a controlli per rilevare eventuali manomissioni?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |
| Se NO, indicare in che modo il soggetto garantisce che la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE, finita e imballata, è protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni. | |

8.3. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante l'immagazzinamento?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 9

**Spedizione**

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il processo di spedizione. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di spedizione è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE nel corso della spedizione, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite o da manomissioni fin da questa fase.

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

9.1. L'accesso all'area di spedizione è controllato e limitato alle persone autorizzate?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare 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<br>☐ autisti<br>☐ visitatori<br>☐ contraenti<br>☐ altro (specificare) | |

▼**M15**

9.3. Il processo di spedizione è sottoposto a sorveglianza?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, indicare in che modo è sorvegliato | |

9.4. Sono applicati controlli per evitare manomissioni nell'area di spedizione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, fornire una descrizione | |

9.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE e identificabile come tale da interferenze illecite o manomissioni durante il processo di spedizione?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 10

**Spedizioni da altre fonti**

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che la merce/posta non originata da lui stesso non sia trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Il KC3 può trasmettere spedizioni non originate da lui stesso ad un RA3 o un ACC3 a condizione che:

a) siano separate dalle proprie spedizioni; e

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

Tali spedizioni devono essere sottoposte al controllo di un RA3 o di un ACC3 prima di essere caricate su un aeromobile.

10.1. Il soggetto accetta spedizioni di merce/posta destinata ad un trasporto aereo da altri soggetti?

| | |
|---|---|
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, in che modo tali spedizioni sono tenute separate dalla merce/posta propria della società e in che modo sono identificate presso l'agente regolamentato/trasportatore? | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 11

**Trasporto**

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce/posta aerea identificabile e con destinazione UE/SEE sia protetta contro le interferenze illecite e/o eventuali manomissioni durante il trasporto. Se tale merce/posta non è protetta, non può essere accettata da un ACC3 o RA3 come merce/posta sicura.

Durante il trasporto, il KC3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche qualora 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.

▼**M15**

*Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce/posta aerea con destinazione UE/SEE durante il trasporto.*

| | |
|---|---|
| 11.1. Come è trasportata la merce/posta aerea fino all'ACC3/RA3? | |
| a) Trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida? | |
| SÌ/NO | |
| b) Trasporto assicurato da un ACC3/RA3? | |
| SÌ/NO | |
| c) Da un contraente del soggetto sottoposto a convalida? | |
| SÌ/NO | |
| 11.2. L'imballaggio della merce/posta aerea è tale da evidenziare eventuali manomissioni? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come? | |
| 11.3. Il veicolo è sigillato o chiuso prima del trasporto? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, come? | |
| 11.4. Se sono utilizzati sigilli numerati, l'accesso ai sigilli è controllato e i numeri sono registrati? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, specificare le modalità | |
| 11.5. Se pertinente, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione? | |
| SÌ/NO | |
| 11.6. La persona che trasporta la merce è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e formazione di responsabilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce/posta aerea messa in sicurezza? | |
| SÌ/NO | |
| Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (controllo precedente l'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e che tipo di formazione (formazione di responsabilizzazione in materia di sicurezza ecc.) | |
| 11.7. Conclusione: le misure sono sufficienti per proteggere la merce/posta aerea da interferenze illecite durante il trasporto? | |
| SÌ/NO | |
| Se NO, specificare le ragioni | |
| Osservazioni del soggetto | |
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |

PARTE 12

**Conformità**

Obiettivo: dopo aver analizzato le undici parti precedenti della checklist, il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve valutare se la verifica in situ confermi l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente checklist per la merce/posta aerea con destinazione UE/SEE.

▼**M15**

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE conclude che il soggetto:

a) ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. Il validatore trasmette al soggetto sottoposto a convalida l'originale della relazione di convalida e certifica che il soggetto è designato mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3);

b) non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella presente checklist. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce/posta aerea con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un altro RA3 senza che sia sottoposta al controllo di un organo autorizzato. Al soggetto viene trasmessa una copia completa della checklist con l'indicazione della lacune constatate.

In generale il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve decidere se la merce/posta in carico al soggetto sottoposto a convalida è trattata in modo che al momento della consegna ad un ACC3 o ad un RA3 possa essere considerata sicura per la spedizione all'UE/SEE conformemente alle disposizioni applicabili dell'Unione.

Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve tener presente che la valutazione è basata su una metodologia di conformità in funzione dell'obiettivo.

12.1. Conclusione generale:

| | |
|---|---|
| Valutazione (e notifica)<br>(evidenziare la voce pertinente)<br>Se la valutazione è «POSITIVA», il soggetto sarà considerato designato quale mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (KC3). | Valutazione positiva/negativa |

Se la valutazione complessiva è negativa, elencare di seguito le aree in cui il soggetto non consegue lo standard di sicurezza richiesto o presenta una vulnerabilità specifica. Fornire altresì suggerimenti sulle modifiche necessarie per conseguire lo standard richiesto e quindi una valutazione positiva.

| | |
|---|---|
| Osservazioni del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE | |
| Osservazioni del soggetto | |

Nome del validatore:

Data:

Firma:

*ALLEGATO*

**Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati**

Comunicare il nome del soggetto, il nome del referente e la data della visita o dell'intervista.

| Nome del soggetto | Nome del referente | Data della visita/dell'intervista |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

▼B

**APPENDICE 6-D**

ISTRUZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA AEREA PER

*MITTENTI RESPONSABILI*

Le presenti istruzioni sono state preparate per vostro uso e per informazione del vostro personale impegnato nella preparazione e nel controllo di spedizioni di merci e posta per via aerea. Le presenti istruzioni vi sono fornite in conformità al 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 suoi provvedimenti attuativi.

**Locali**

L'accesso alle aree dove le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea vengono preparate, imballate e/o immagazzinate devono essere controllate per garantire che persone non autorizzate non possano accedere alle spedizioni.

I visitatori devono sempre essere accompagnati, quando non è loro impedito l'accesso, in quelle aree dove le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea vengono preparate, imballate e/o immagazzinate.

**Personale**

Deve essere verificata l'integrità di tutto il personale selezionato che avrà accesso a merci e posta identificabili per essere trasportate per via aerea. Tale verifica deve includere 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.

Tutto il personale che ha accesso a merci e posta identificabili per essere trasportate per via aerea deve essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza illustrate nelle presenti istruzioni.

**Persona responsabile**

Viene nominata almeno una persona responsabile per l'applicazione e il controllo delle presenti istruzioni (persona responsabile).

**Integrità della spedizione**

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea non possono contenere articoli proibiti, a meno che quest'ultimi siano stati debitamente dichiarati e assoggettati alle leggi e ai regolamenti vigenti.

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea devono essere protette da interferenze illecite.

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea devono essere adeguatamente imballate e, se possibile, prevedere un dispositivo di chiusura che evidenzi eventuali manomissioni.

Le spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea devono comportare una descrizione completa nella documentazione allegata assieme a corrette informazioni relative all'indirizzo.

**Trasporto**

Quando il mittente responsabile ha la responsabilità del trasporto di spedizioni di merci e di posta identificabili per essere trasportate per via aerea, le spedizioni devono essere protette da interferenze illecite.

Quando il mittente responsabile si avvale di un contraente:

a) le spedizioni devono essere sigillate prima del trasporto; nonché

b) la dichiarazione di trasporto contenuta nell'appendice 6-E è approvata dal trasportatore che effettua il trasporto per conto del mittente responsabile.

La dichiarazione firmata o una copia dell'equivalente proveniente dall'autorità competente, viene conservata dal mittente responsabile.

**Irregolarità**

Eventuali irregolarità, apparenti o sospette, connesse alle presenti istruzioni devono essere riferite alla persona responsabile. La persona responsabile prende le opportune iniziative.

▼B

**Spedizioni da altre fonti**

Un mittente responsabile può trasferire ad un agente regolamentato spedizioni non originate da lui stesso, a condizione che:

a) siano separate dalle spedizioni originate da lui stesso; e

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

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

**Ispezioni senza preavviso**

Gli ispettori per la sicurezza aerea dell'autorità competente possono procedere a ispezioni senza preavviso per verificare la conformità alle presenti istruzioni. Gli ispettori devono sempre avere un lasciapassare ufficiale, che deve essere esibito su richiesta quando viene effettuata un'ispezione nei vostri locali. Il lasciapassare reca il nome e la fotografia dell'ispettore.

**Articoli proibiti**

Ordigni esplosivi e incendiari già montati non possono essere trasportati in spedizioni di merci a meno che siano pienamente rispettati tutti i requisiti di sicurezza. ►M9 ——————— ◄

**Dichiarazione di impegni**

La «Dichiarazione di impegni — mittente responsabile» non deve essere firmata e presentata all'agente regolamentato se la vostra società è titolare di un certificato OEA di cui alla lettera b) o c) dell'articolo 14 *bis*, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1875/2006 della Commissione, che modifica il regolamento (CEE) n. 2454/93.

Siete però tenuti a informare immediatamente l'agente regolamentato se la vostra società non è più titolare di un certificato OEA. In questo caso, l'agente regolamentato vi informa come garantire il mantenimento dello status di mittente responsabile.

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE RESPONSABILE

Conformemente al 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 suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara che:

— [nome della società] ottempera alle presenti «Istruzioni in materia di sicurezza aerea per mittenti responsabili»,

— [nome della società] garantisce che le presenti istruzioni sono comunicate al personale che ha accesso a merci e posta identificabili per essere trasportate per via aerea,

— [nome della società] conserva le merci e la posta identificabili per essere trasportate per via aerea in sicurezza fino alla consegna all'agente regolamentato,

— [nome della società] accetta che le spedizioni possano essere soggette a controlli di sicurezza, inclusi i controlli tramite screening, nonché

— [nome della società] accetta che vengano effettuate ispezioni senza preavviso nei suoi locali da parte dell'autorità competente dello Stato membro in cui si trova dirette a valutare se [nome della società] ottempera alle presenti istruzioni.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼M9

**APPENDICE 6-E**

DICHIARAZIONE DEL TRASPORTATORE

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e ai suoi provvedimenti attuativi.

▼**M9**

In occasione del prelievo, del trasporto, dell'immagazzinamento e della consegna di merci e posta aerea alle quali sono stati applicati i controlli di sicurezza [a nome di *nome dell'agente regolamentato/vettore aereo che effettua i controlli sulle merci o la posta/mittente conosciuto/mittente responsabile*], confermo che verranno rispettate le seguenti procedure di sicurezza:

— tutto il personale che trasporta tali merci e posta aerea avrà ricevuto la necessaria formazione generale di responsabilizzazione in materia di sicurezza, conformemente al punto 11.2.7 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010,

— verrà verificata l'integrità di tutto il personale selezionato che avrà accesso alle merci e alla posta aerea. Tale verifica dovrà includere 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. 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 aviotrasportate,

— immediatamente prima delle operazioni di carico, lo scompartimento di carico verrà ispezionato e protetto fino al completamento delle suddette operazioni di carico,

— ogni conducente dovrà avere 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,

— i conducenti non effettueranno soste che non siano programmate tra la raccolta del carico e la sua consegna. Quando ciò sia inevitabile, il conducente controllerà la sicurezza del carico e l'integrità dei lucchetti e/o dei sigilli al suo ritorno. Se il conducente rinviene segni di interferenze, ne informerà il suo supervisore e notificherà la circostanza al momento della consegna delle merci/posta aerea al luogo di consegna,

— il trasporto non sarà subappaltato a terzi, a meno che anche il terzo abbia un contratto di autotrasporto con [stesso nome dell'agente regolamentato/mittente conosciuto/mittente responsabile o dell'autorità competente che ha riconosciuto o abilitato l'autotrasportatore], e

— non saranno subappaltati altri servizi (ad esempio il deposito) a terzi diversi da un agente regolamentato o un organismo che sia stato abilitato o riconosciuto e incluso nell'elenco dei prestatori di tali servizi redatto dall'autorità competente.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Denominazione e sede della società:

Data:

Firma:

▼**M11**

**APPENDICE 6-F**

MERCI E POSTA

6-Fi

*PAESI TERZI E PAESI E TERRITORI D'OLTREMARE CHE MANTENGONO RELAZIONI PARTICOLARI CON L'UNIONE IN VIRTÙ DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AI QUALI NON SI APPLICA IL TITOLO DI TALE TRATTATO RELATIVO AI TRASPORTI E CHE SI CONSIDERA APPLICHINO NORME DI SICUREZZA EQUIVALENTI ALLE NORME FONDAMENTALI COMUNI*

6-Fii

*PAESI TERZI E PAESI E TERRITORI D'OLTREMARE CHE MANTENGONO RELAZIONI PARTICOLARI CON L'UNIONE IN VIRTÙ DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AI QUALI NON SI APPLICA IL TITOLO DI TALE TRATTATO RELATIVO AI TRASPORTI E PER I QUALI NON È RICHIESTA LA DESIGNAZIONE ACC3*

I paesi terzi *e i paesi e territori che mantengono relazioni particolari con l'Unione in virtù del trattato sul funzionamento dell'Unione europea o del trattato sull'Unione europea, per i quali la designazione ACC3 non è richiesta*, sono elencati in una decisione separata della Commissione.

▼**M17**

6-Fiii

*ATTIVITÀ DI CONVALIDA DI PAESI TERZI E PAESI E TERRITORI D'OLTREMARE CHE MANTENGONO RELAZIONI PARTICOLARI CON L'UNIONE IN VIRTÙ DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA AI QUALI NON SI APPLICA IL TITOLO DI TALE TRATTATO RELATIVO AI TRASPORTI, RICONOSCIUTE EQUIVALENTI ALLA CONVALIDA DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE*

▼**M6**

**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 posta e merci destinate al trasporto per via 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 e l'esame fisico;

g) i siti per lo screening e l'esame fisico;

h) i dettagli relativi all'attrezzatura di screening;

i) i dettagli relativi all'operatore o al fornitore di servizi;

j) l'elenco di esenzioni dallo screening di sicurezza o dall'esame fisico;

k) il trattamento destinato al carico o alla posta ad alto rischio.

▼M6

**APPENDICE 6-H**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — ACC3

Il sottoscritto dichiara che:

— a sua conoscenza, le informazioni contenute nel programma di sicurezza della compagnia in merito alle spedizioni trasportate all'interno dell'Unione europea e provenienti da paesi terzi sono veritiere e precise,

— le pratiche e le procedure stabilite nel programma di sicurezza in relazione alle spedizioni trasportate all'interno dell'Unione europea e provenienti da paesi terzi verranno attuate e mantenute in tutti i siti interessati dal programma,

— il programma di sicurezza verrà adattato e adeguato per conformarsi a tutti i futuri cambiamenti della normativa dell'Unione europea specificando i requisiti per merci e posta introdotte per trasporto aereo all'interno dell'Unione europea da paesi terzi, a meno che [nome del vettore aereo] non informi [nome dell'autorità competente] che non desidera trasportare ulteriori spedizioni all'interno dell'Unione da nessun paese terzo,

— [nome del vettore aereo] informerà [nome dell'autorità competente] per iscritto in merito ad eventuali modifiche alle parti rilevanti del proprio programma di sicurezza entro 10 giorni,

— la compagnia ha nominato [nome del responsabile individuale] come responsabile generale per le misure di sicurezza riguardo alle operazioni di trasporto aereo di merci/posta nel/negli [nomi degli aeroporti dei paesi terzi] per conto della compagnia,

— dal 1º luglio 2014 [nome del vettore aereo] manterrà una banca dati degli agenti regolamentati, mittenti conosciuti e mittenti responsabili dei paesi terzi e renderà tale banca dati disponibile per ispezione,

— [nome del vettore aereo] coopererà pienamente con tutte le ispezioni, come richiesto, e fornirà l'accesso a tutti i documenti e alla banca dati summenzionata, come richiesto dagli ispettori,

— [nome del vettore aereo] 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 delle merci o della posta trasportate per via aerea nel paese terzo, segnalando in particolare qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle spedizioni, nonché

— [nome del vettore aereo] informerà [nome dell'autorità competente] qualora:

a) cessi l'attività oppure cambi nome;

b) non tratti più merci o posta trasportate per via aerea; oppure

c) non sia più in grado di soddisfare i requisiti della normativa specifica dell'Unione europea relativa alle merci e alla posta trasportate all'interno dell'Unione europea e provenienti da paesi terzi.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼**M11**

**APPENDICE 6-H1**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — ACC3 CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE

A nome e per conto di [nome del vettore aereo] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato alle merci destinate al trasporto aereo verso l'UE/il SEE [1] in relazione alle norme di sicurezza elencate nella checklist o cui si fa riferimento nella stessa [2].

[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 UE sia stata presentata a tal fine alle autorità competenti 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 ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

Se la relazione indica una non conformità delle misure di sicurezza cui fa riferimento, a [nome del vettore aereo] può essere revocata la designazione come ACC3 già ottenuta per l'aeroporto in questione, impedendo a [nome del vettore aereo] di trasportare merce/posta aerea dallo stesso aeroporto verso l'UE/il SEE.

La relazione ha una validità di cinque anni e pertanto scade al più tardi il.

A nome e per conto di [nome del vettore aereo] dichiaro quanto segue:

— [nome del vettore aereo] accetterà che vengano eseguite le opportune azioni supplementari (follow up) al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione.

— Gli eventuali cambiamenti delle attività di [nome del vettore aereo] che non richiedano una riconvalida completa, saranno riportati nella relazione originale, aggiungendo le nuove informazioni in modo tale che le informazioni precedenti continuino a essere leggibili. Ciò potrebbe riguardare i seguenti cambiamenti:

  1) la responsabilità generale in materia di sicurezza è attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.7 dell'appendice 6-C3 del regolamento (UE) n. 185/2010;

  2) eventuali altri cambiamenti alle infrastrutture o procedure che possano avere un impatto significativo sulla sicurezza;

— [nome del vettore aereo] si impegna ad informare le autorità che lo hanno designato come ACC3, qualora [nome del vettore aereo] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce/posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione;

— [nome del vettore aereo] si impegna a mantenere il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella checklist e, se del caso, ad adottare e applicare le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come ACC3 qualora gli standard di sicurezza siano stati identificati come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del vettore aereo].

A nome e per conto di [nome del vettore aereo] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

---

[1] Aeroporti situati in: Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spagna, Francia, Italia, Cipro, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Ungheria, Malta, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Slovacchia, Finlandia, Svezia e Regno Unito, come pure in Islanda, Norvegia e Svizzera.

[2] Regolamento (UE) n. 185/2010 quale modificato dal regolamento di attuazione (UE) n. 859/2011.

▼**M15**

**APPENDICE 6-H2**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE REGOLAMENTATO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE (RA3)

A nome e per conto di [nome dell'RA3] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato alle merci destinate al trasporto aereo verso l'UE/SEE in relazione alle norme di sicurezza elencate nella checklist o cui si fa riferimento nella stessa.

[Nome dell'RA3] può essere designato «agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE» (RA3) solo se ha ottenuto la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE con valutazione «POSITIVA» di un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE elencato nella banca dati dell'Unione relativa agli agenti regolamentati e ai mittenti conosciuti.

Se la relazione indica una non conformità delle misure di sicurezza cui fa riferimento, a [nome dell'RA3] può essere revocata la designazione come RA3 già ottenuta per il luogo in questione, il che impedirà a [nome dell'RA3] di consegnare merce/posta aerea sicura e con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un altro RA3.

La relazione ha una validità di cinque anni e pertanto scade al più tardi il ….

A nome e per conto di [nome dell'RA3] dichiaro quanto segue:

a) [nome dell'RA3] accetterà che vengano eseguite le opportune azioni supplementari (follow-up) al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione;

b) gli eventuali cambiamenti delle attività di [nome dell'RA3] che non richiedano una riconvalida completa, saranno riportati nella relazione originale, aggiungendo le nuove informazioni in modo tale che le informazioni precedenti continuino a essere leggibili. Ciò potrebbe riguardare i seguenti cambiamenti:

   1) la responsabilità generale in materia di sicurezza è attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.8 dell'appendice 6-C2 del regolamento (UE) n. 185/2010;

   2) eventuali altri cambiamenti alle infrastrutture o procedure che possano avere un impatto significativo sulla sicurezza;

c) [nome dell'RA3] si impegna ad informare l'ACC3 e gli RA3 cui consegna merce/posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome dell'RA3] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce/posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione;

d) [nome dell'RA3] si impegna a mantenere il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella checklist e, se del caso, ad adottare e applicare le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come RA3 qualora gli standard di sicurezza siano stati identificati come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome dell'RA3].

A nome e per conto di [nome dell'RA3] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼M15

**APPENDICE 6-H3**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — MITTENTE CONOSCIUTO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE (KC3)

A nome e per conto di [nome del KC3] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE/SEE ([1]) in relazione alle norme di sicurezza elencate nella checklist o cui si fa riferimento nella stessa ([2]).

[nome del KC3] può essere designato «mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE» (KC3) solo se ha ottenuto la convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE con valutazione «POSITIVA» di un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE elencato nella banca dati UE relativa agli agenti regolamentati e ai mittenti conosciuti.

Se la relazione indica una non conformità delle misure di sicurezza cui fa riferimento, a [nome del KC3] può essere revocata la designazione come KC3 già ottenuta per il luogo in questione, il che impedirà a [nome del KC3] di consegnare merce/posta aerea messa in sicurezza e con destinazione UE/SEE ad un ACC3 o ad un agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE (RA3).

La relazione ha una validità di cinque anni e pertanto scade al più tardi il ….

A nome e per conto di [nome del KC3] dichiaro quanto segue:

a) [nome del KC3] accetterà che vengano eseguite le opportune azioni supplementari (follow-up) al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione;

b) gli eventuali cambiamenti delle attività di [nome del KC3] che non richiedano una riconvalida completa, saranno riportati nella relazione originale, aggiungendo le nuove informazioni in modo tale che le informazioni precedenti continuino a essere leggibili. Ciò potrebbe riguardare i seguenti cambiamenti:

   1) la responsabilità generale in materia di sicurezza è attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.9 dell'appendice 6-C4 del regolamento (UE) n. 185/2010;

   2) eventuali altri cambiamenti alle infrastrutture o procedure che possano avere un impatto significativo sulla sicurezza;

c) [nome del KC3] si impegna ad informare l'ACC3 e gli RA3 cui consegna merce/posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome del KC3] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce/posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione;

d) [nome del KC3] si impegna a mantenere il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella checklist e, se del caso, ad adottare e applicare le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come KC3 qualora gli standard di sicurezza siano stati identificati come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del KC3].

A nome e per conto di [nome del KC3] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

([1]) Aeroporti situati in: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica ceca, Regno Unito, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Ungheria, come pure in Islanda, Norvegia e Svizzera.

([2]) Regolamento (UE) n. 185/2010 modificato dai regolamenti di esecuzione (UE) n. 859/2011 e (UE) n. 1082/2012.

▼M6

**APPENDICE 6-I**

Le modalità relative a merci ad alto rischio sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

**APPENDICE 6-J**

Le disposizioni relative all'uso delle attrezzature di screening sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼B

## 7. **POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI**

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 posta in atto da un'autorità, operatore aeroportuale, soggetto o altro vettore aereo, un vettore aereo assicura l'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo per quanto riguarda la propria posta e il proprio materiale di vettore aereo.

7.1. POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI 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 vengono sottoposti a controllo (screened) e protetti conformemente al capitolo 5 o vengono sottoposti ai controlli di sicurezza e protetti conformemente 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 vengono sottoposti a controllo (screened) 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 in una decisione separata della Commissione.

7.2. MATERIALE DEL VETTORE AEREO UTILIZZATO PER ELABORARE DATI RELATIVI AI PASSEGGERI E AL BAGAGLIO

7.2.1. Il materiale del vettore aereo che viene utilizzato per elaborare dati relativi ai passeggeri e al bagaglio e che potrebbe essere utilizzato per compromettere la sicurezza dell'aviazione viene 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 accesso autorizzato a tale materiale.

7.2.2. Il materiale che viene scartato e che potrebbe essere utilizzato per facilitare l'accesso non autorizzato o spostare del bagaglio nell'area sterile o a bordo dell'aeromobile viene distrutto o disattivato.

7.2.3. I sistemi di controllo delle partenze e i sistemi di check-in negli aeroporti sono gestiti in modo da impedirne l'accesso non autorizzato.

Le attrezzature di check-in automatico messe a disposizione dei passeggeri vengono considerate accesso autorizzato a tale materiale.

## 8. **FORNITURE 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.

▼B

8.0.2. Ai fini del presente capitolo, per «provviste di bordo» si intendono tutti gli articoli che possono 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;

b) oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri; e

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 ottemperano a norme e disposizioni comuni di sicurezza in modo sufficiente 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.

▼M9

8.0.4. L'elenco degli articoli proibiti nelle provviste di bordo è lo stesso di quello riportato nell'appendice 4-C.

▼B

8.1. CONTROLLI DI SICUREZZA

8.1.1. **Controlli di sicurezza — disposizioni generali**

8.1.1.1. Le provviste di bordo vengono sottoposte a controllo (screening) in un'area sterile, a meno che:

a) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un vettore aereo che le consegna al proprio aeromobile e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla consegna a bordo dell'aeromobile; oppure

b) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un fornitore regolamentato e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati fino all'arrivo nell'area sterile o, se del caso, fino alla consegna al vettore aereo o a un altro fornitore regolamentato; oppure

c) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un fornitore conosciuto e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati fino alla consegna al vettore aereo o a un fornitore regolamentato.

8.1.1.2. Ogni provvista di bordo ricevuta da un fornitore regolamentato o da un fornitore conosciuto che mostri segni di essere stata manomessa o quando vi sia ragione di ritenere che non sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui i controlli sono stati applicati, viene sottoposta a controllo (screening).

8.1.1.3. I controlli di sicurezza di provviste di bordo sono inoltre soggetti alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

8.1.2. **Controllo (Screening)**

8.1.2.1. Quando si procede al controllo (screening) delle provviste di bordo, gli strumenti o i metodi utilizzati devono tener conto della natura delle forniture e devono essere di un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che tali forniture non nascondano articoli proibiti.

▼B

8.1.2.2. Il controllo (screening) delle provviste di bordo è inoltre soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M18

8.1.2.3. Sono applicati i seguenti strumenti o metodi di controllo (screening), separatamente o in combinazione con altri:

a) ispezione visiva;

b) ispezione manuale;

c) apparecchiature a raggi x;

d) dispositivi EDS;

e) dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a);

f) cani in grado di rilevare esplosivi in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a).

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se l'oggetto contenga o no articoli proibiti, l'oggetto viene respinto o sottoposto ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo non si riterrà convinto.

▼B

8.1.3. **Approvazione di fornitori regolamentati**

8.1.3.1. I fornitori regolamentati sono riconosciuti dall'autorità competente.

Il approvazione di fornitore regolamentato è collegato ad un sito specifico.

Ogni soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5 ed effettui la consegna di provviste di bordo direttamente all'aeromobile viene riconosciuto come fornitore regolamentato. Ciò non vale per un vettore aereo che effettua esso stesso i controlli di sicurezza e effettua consegne di forniture solo ai propri aeromobili.

8.1.3.2. L'autorità competente di ogni Stato membro definisce nel proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 300/2008 le competenze per l'attuazione della procedura seguente sul approvazione dei fornitori regolamentati:

a) Il soggetto chiede il 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 i metodi 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 con le quali il fornitore vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

▼B

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.

La dichiarazione firmata viene conservata dall'autorità competente interessata.

b) L'autorità competente, o un ►M11 validatore della sicurezza dell'aviazione civile 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 rispetta gli adempimenti di cui al punto 8.1.5.

c) Se l'autorità competente reputa soddisfacenti le informazioni trasmesse conformemente alle lettere a) e b), può riconoscere il fornitore come fornitore regolamentato per i siti specificati. Se l'autorità competente non ritiene adeguate le informazioni trasmesse, ne notifica immediatamente le ragioni al soggetto che ha chiesto l'approvazione come fornitore regolamentato.

8.1.3.3. Un fornitore regolamentato viene riconfermato a intervalli regolari non superiori a 5 anni. Questo comporta una verifica in loco al fine di valutare se il fornitore regolamentato rispetti ancora gli adempimenti 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 di qualità può essere considerata una verifica in loco, a condizione che 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 rispetti più gli adempimenti 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 riconosciuto in base al punto 8.1.3 viene riconosciuto in tutti gli Stati membri.

8.1.4. **Designazione di fornitori conosciuti**

8.1.4.1. Ogni soggetto che svolga controlli di sicurezza di cui al punto 8.1.5.1 ed effettui la consegna di provviste di bordo, ma non direttamente all'aeromobile, viene designato come fornitore conosciuto dalla società alla quale effettua le forniture. Questo non vale per un fornitore regolamentato.

▼M9

8.1.4.2. Per essere designato fornitore conosciuto, il soggetto presenta la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di provviste di bordo», prevista nell'appendice 8-B, a ogni società a cui effettua le forniture. Tale dichiarazione deve essere firmata dal rappresentante legale.

La dichiarazione firmata è conservata come strumento di convalida dalla società alla quale il fornitore conosciuto consegna le forniture.

▼B

8.1.4.3. Se non vengono effettuate forniture entro un periodo di 2 anni, lo status di fornitore conosciuto decade.

8.1.4.4. Se l'autorità competente o la società alla quale il fornitore conosciuto consegna le forniture ritiene che il fornitore conosciuto non ottemperi più ai requisiti di cui al punto 8.1.5.1, la società interessata ritira lo status di fornitore conosciuto.

▼M9

8.1.5. **Controlli di sicurezza che un vettore aereo, un fornitore regolamentato e un fornitore conosciuto devono effettuare**

8.1.5.1. Un vettore aereo, un fornitore regolamentato e un fornitore conosciuto di forniture di bordo:

a) nominano una persona responsabile della sicurezza nella società; e

b) provvedono a che 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; e

c) impediscono l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle provviste di bordo; e

d) garantiscono con ragionevole certezza che le provviste di bordo non nascondano articoli proibiti; e

e) applicano sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano provviste di bordo o proteggono fisicamente questi ultimi.

La lettera e) non si applica durante il trasporto nelle aree 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 si accerta 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 in una decisione separata della Commissione.

▼B

8.2. PROTEZIONE DI PROVVISTE DI BORDO

Le modalità per la protezione delle provviste di bordo sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M1

8.3. DISPOSIZIONI DI SICUREZZA SUPPLEMENTARI PER LE FORNITURE DI BORDO DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG) NONCHÉ DI SACCHETTI IN GRADO DI EVIDENZIARE MANOMISSIONI (STEB)

1. Le forniture di bordo di STEB devono essere consegnate in imballaggi in grado di evidenziare manomissioni in un'area lato volo o in un'area sterile.

▼M1

2. Dopo essere entrati nell'area lato volo o in un'area sterile e fino alla loro vendita definitiva a bordo, i LAG e gli STEB devono essere protetti da interferenze illecite.

3. Disposizioni dettagliate per le disposizioni di sicurezza supplementari per le forniture di bordo di LAG e di STEB figurano in una decisione separata.

▼B

**APPENDICE 8-A**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

*FORNITORE REGOLAMENTATO DI PROVVISTE DI BORDO*

Conformemente al 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 suoi provvedimenti attuativi,

Il sottoscritto dichiara che:

— 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 consegnare provviste di bordo direttamente all'aeromobile (e quindi non desidera più operare come fornitore regolamentato),

— [nome della società] informa [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 le specifiche indicazioni per essere contattato, prontamente e comunque entro 10 giorni lavorativi; nonché

b) importanti modifiche programmate, come nuove procedure di controllo (screening), importanti lavori di costruzione che potrebbero incidere sulla conformità alla pertinente legislazione comunitaria 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 comunitaria, [nome della società] presta la massima cooperazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [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,

▼M9

— [nome della società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 del regolamento (UE) n. 185/2010 e sia consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza nell'ambito del programma di sicurezza della società; e

▼B

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

a) cessi l'attività;

b) non effettui più forniture di bordo direttamente all'aeromobile; oppure

c) non ottemperi più ai requisiti della pertinente legislazione comunitaria.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome:

Mansioni:

Data:

Firma:

▼M9

**APPENDICE 8-B**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

*FORNITORE CONOSCIUTO DI PROVVISTE DI BORDO*

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

il sottoscritto dichiara quanto segue:

— [nome della società]

a) nomina una persona responsabile della sicurezza nella società; e

▼M17

b) provvede a che le persone che hanno accesso alle provviste di bordo ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, in conformità al punto 11.2.7 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010, prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture. Inoltre, provvede a che le persone che effettuano il controllo (screening) delle forniture di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.3 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 e che le persone che effettuano altri controlli di sicurezza di forniture di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010; e

▼M9

c) impedisce l'accesso non autorizzato ai propri locali e alle provviste di bordo; e

d) garantisce con ragionevole certezza che le provviste di bordo non nascondano articoli proibiti; e

e) applica sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano provviste di bordo o proteggano fisicamente questi ultimi (questo punto non si applica al trasporto nelle aree 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 accerta che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza sopramenzionati;

— al fine di garantire la conformità, [nome della società] presta la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [il vettore aereo o il fornitore regolamentato a cui effettua forniture 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] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 del regolamento (UE) n. 185/2010 e sia consapevole delle proprie responsabilità, e

— [nome della società] informa [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 europea.

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Rappresentante Legale

Nome:

Data:

Firma:

▼B

## 9. FORNITURE PER L'AEROPORTO

9.0. DISPOSIZIONI GENERALI

9.0.1. Salvo diversa indicazione o a meno che l'esecuzione dei controlli (screening) sia assicurata da un'autorità o soggetto, un operatore aeroportuale provvede all'attuazione delle misure illustrate nel presente capitolo.

9.0.2. Ai fini del presente capitolo,

▼M17

a) per «forniture per l'aeroporto» si intendono tutti gli articoli destinati ad essere venduti, utilizzati o messi a disposizione per qualsiasi scopo o attività nelle aree sterili degli aeroporti, diversi da «oggetti trasportati da persone diverse dai passeggeri»;

▼B

b) per «fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto», si intende un fornitore le cui procedure soddisfano norme e disposizioni comuni di sicurezza ad un livello sufficiente da permettere 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 per essere vendute, utilizzate o messe a disposizione nelle aree sterili degli aeroporti.

▼M9

9.0.4. L'elenco degli articoli proibiti nelle forniture per l'aeroporto è lo stesso di quello riportato nell'appendice 4-C.

▼B

9.1. CONTROLLI DI SICUREZZA

9.1.1. **Controlli di sicurezza — disposizioni generali**

▼M9

9.1.1.1. Le forniture per l'aeroporto vengono sottoposte a controllo (screening) prima di essere ammesse in un'area sterile, a meno che:

a) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un operatore aeroportuale che le consegna al proprio aeroporto e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati e fino alla consegna nell'area sterile; oppure

▼M17

b) le forniture siano state sottoposte ai previsti controlli di sicurezza da parte di un fornitore conosciuto o fornitore regolamentato e siano state protette da interferenze illecite dal momento in cui tali controlli sono stati effettuati fino alla consegna nell'area sterile.

▼B

9.1.1.2. Le forniture per l'aeroporto che hanno origine nell'area sterile possono essere dispensate da tali controlli di sicurezza.

9.1.1.3. Ogni fornitura per l'aeroporto ricevuta da un fornitore conosciuto che mostri segni di essere stata manomessa o qualora vi sia ragione di ritenere che non sia stata protetta da interferenze illecite dal momento in cui sono stati effettuati i controlli, viene sottoposta a controllo (screening).

9.1.1.4. Alla consegna nel punto vendita dell'area sterile, il personale del punto vendita effettua un controllo visivo delle forniture per l'aeroporto allo scopo di accertare che non vi siano segni di manomissione.

9.1.2. **Controllo (Screening)**

▼B

9.1.2.1. Quando si procede al controllo (screening) delle forniture per l'aeroporto, gli strumenti o i metodi utilizzati devono tener conto della natura della fornitura e devono essere di un livello sufficiente a garantire con ragionevole certezza che le forniture non nascondano articoli proibiti.

9.1.2.2. Il controllo (screening) delle forniture per l'aeroporto deve inoltre essere soggetto alle disposizioni supplementari stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M18

9.1.2.3. Sono applicati i seguenti strumenti o metodi di controllo (screening), separatamente o in combinazione con altri:

a) ispezione visiva;

b) ispezione manuale;

c) apparecchiature a raggi x;

d) dispositivi EDS;

e) dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a);

f) cani in grado di rilevare esplosivi in combinazione con l'ispezione di cui alla lettera a).

Se l'addetto al controllo non è in grado di stabilire se l'oggetto contenga o no articoli proibiti, l'oggetto viene respinto o sottoposto ad un nuovo controllo fino a che l'addetto al controllo non si riterrà convinto.

▼B

9.1.3. **Designazione di fornitori conosciuti**

9.1.3.1. Un soggetto che svolga 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.

▼M9

9.1.3.2. Per essere designato come fornitore conosciuto, il soggetto presenta la «Dichiarazione di impegni — fornitore conosciuto di forniture per aeroporto» contenuta nell'appendice 9-A all'operatore aeroportuale. Tale dichiarazione deve essere firmata dal rappresentante legale.

La dichiarazione firmata è conservata dall'operatore aeroportuale come strumento di convalida.

▼B

9.1.3.3. Se non vengono effettuate forniture entro un periodo di 2 anni, lo status di fornitore conosciuto decade.

9.1.3.4. 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 ritira lo status di fornitore conosciuto.

▼M9

9.1.4. **Controlli di sicurezza che un fornitore conosciuto o un operatore aeroportuale devono applicare**

Un fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto o un operatore aeroportuale che consegnano forniture per l'aeroporto in un'area sterile sono tenuti a:

a) nominare una persona responsabile della sicurezza nella società; e

b) provvedere a che 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; e

c) impedire l'accesso non autorizzato ai suoi locali e alle forniture per l'aeroporto; e

d) accertare con ragionevole certezza che le forniture per l'aeroporto non nascondano articoli proibiti; e

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.

▼M9

La lettera e) non si applica durante il trasporto nelle aree lato volo.

Se un fornitore conosciuto utilizza un'altra società che non è un fornitore conosciuto all'operatore aeroportuale per il trasporto di forniture all'aeroporto, il fornitore conosciuto si accerta che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza elencati in questo punto.

▼B

9.2. PROTEZIONE DI FORNITURE PER L'AEROPORTO

Le modalità per la protezione delle forniture per aeroporto sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M1

9.3. DISPOSIZIONI DI SICUREZZA SUPPLEMENTARI PER LE FORNITURE DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG) NONCHÉ DI SACCHETTI IN GRADO DI EVIDENZIARE MANOMISSIONI (STEB)

1. Le forniture di STEB devono essere consegnate in imballaggi in grado di evidenziare manomissioni in un'area lato volo oltre il punto dove vengono controllate le carte di imbarco o in un'area sterile.

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 illecite.

3. Disposizioni dettagliate per le disposizioni di sicurezza supplementari per le forniture di bordo di LAG e di STEB figurano in una decisione separata.

▼M9

**APPENDICE 9-A**

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI

*FORNITORE CONOSCIUTO DI FORNITURE PER L'AEROPORTO*

Conformemente al regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e suoi provvedimenti attuativi,

il sottoscritto dichiara che:

— [nome della società] si impegna a

a) nominare una persona responsabile della sicurezza nella società; e

▼M17

b) provvede a che 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 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010, prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture. Inoltre, provvede a che le persone che effettuano il controllo (screening) delle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.3 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 e che le persone che effettuano altri controlli di sicurezza delle forniture per l'aeroporto ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010; e

▼M9

c) impedire l'accesso non autorizzato ai suoi locali e alle forniture per l'aeroporto; e

d) accertare con ragionevole certezza che le forniture per l'aeroporto non nascondano articoli proibiti; e

e) applicare sigilli in grado di evidenziare eventuali manomissioni a tutti i veicoli e/o container che trasportano forniture per l'aeroporto o a proteggere fisicamente questi ultimi (questo punto non si applica al trasporto nelle aree lato volo).

▼M9

Qualora si avvalga di un'altra società che non è un fornitore conosciuto all'operatore aeroportuale per il trasporto di forniture, [nome della società] si accerta che siano effettuati tutti i controlli di sicurezza sopramenzionati;

— al fine di garantire la conformità, [nome della società] presta la massima collaborazione in tutte le ispezioni, come prescritto, e permette l'accesso a tutti i documenti chiesti dagli ispettori,

— [nome della società] informa [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 segnala qualsiasi tentativo di nascondere articoli proibiti nelle forniture,

— [nome della società] provvede a che tutto il personale interessato riceva una formazione conforme alle disposizioni del capitolo 11 del regolamento (UE) n. 185/2010 e sia consapevole delle proprie responsabilità, e

— [nome della società] informa [l'operatore aeroportuale] qualora:

a) cessi l'attività; oppure

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

Assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Rappresentante Legale

Nome:

Data:

Firma:

▼B

## 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 delle quali l'entità 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 all'attuazione degli adempimenti specificati nel presente capitolo.

11.0.2. Ai fini del presente capitolo, per «certificazione» si intende una valutazione e 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 che 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 6 mesi e per «interruzione» nel resoconto degli studi o dell'occupazione si intende un'interruzione di durata superiore a 28 giorni.

11.0.4. Quando si valutano le necessità di formazione alla luce del presente paragrafo si prendono in considerazione le competenze acquisite da un soggetto prima del reclutamento.

▼M11

_____

▼B

11.1. SELEZIONE

11.1.1. Le persone che vengono selezionate per effettuare o avere la responsabilità dell'effettuazione di controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in un'area sterile devono aver superato il controllo dei precedenti personali (background check).

11.1.2. Le persone che vengono selezionate per effettuare o avere la responsabilità dell'effettuazione di controlli (screening), controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in una zona diversa da un'area sterile devono aver superato il controllo dei precedenti personali (background check) o il controllo preliminare all'assunzione. Salvo diversa indicazione specificata nel presente regolamento, l'autorità competente, conformemente alle norme nazionali vigenti, stabilisce se deve essere effettuato il controllo dei precedenti personali o quello preliminare all'assunzione.

11.1.3. Conformemente alle norme nazionali e comunitarie, il controllo dei precedenti personali (background check) deve come minimo:

a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;

b) accertare eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno durante gli ultimi 5 anni; nonché

c) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno nell'ambito degli ultimi 5 anni.

11.1.4. Conformemente alle norme nazionali e comunitarie, un controllo preliminare all'assunzione deve come minimo:

a) stabilire l'identità della persona sulla base delle prove documentali;

b) verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni come minimo durante gli ultimi 5 anni; nonché

c) esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifici gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno nell'ambito degli ultimi 5 anni.

▼M17

11.1.5. Il controllo dei precedenti personali e quello preliminare all'assunzione devono essere completati prima che la persona interessata inizi qualsiasi corso di formazione sulla sicurezza che comporti l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico. Il controllo dei precedenti personali è ripetuto a intervalli regolari non superiori a cinque anni.

▼B

11.1.6. Il processo di selezione per quanti vengono assunti per le attività di cui ai punti 11.1.1 e 11.1.2 deve includere almeno la compilazione di un modulo di richiesta ed un colloquio progettati allo scopo di fornire una valutazione iniziale delle capacità e delle attitudini.

11.1.7. Le persone che vengono selezionate per effettuare controlli di sicurezza devono avere 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.

11.1.8. La documentazione relativa alla selezione, inclusi i risultati di ogni test di valutazione, vengono conservati per tutte le persone selezionate nell'ambito delle attività di cui ai punti 11.1.1 e 11.1.2, per almeno la durata del loro contratto.

11.2. FORMAZIONE

11.2.1. **Obblighi di formazione generale**

11.2.1.1. Le persone devono aver completato con successo la formazione pertinente prima di essere autorizzate ad effettuare controlli di sicurezza senza supervisione.

▼B

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 («on-the-job training»).

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 suoi provvedimenti attuativi; oppure

b) venga utilizzato un corso di formazione al computer per ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e suoi provvedimenti attuativi.

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.

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 le seguenti competenze:

a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi nel 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 dell'accesso;

e) conoscenza dei sistemi di tesserini di approvazione utilizzati nell'aeroporto;

f) conoscenza delle procedure per contestare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate;

g) conoscenza delle procedure di comunicazione;

h) capacità di individuare articoli proibiti;

i) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza;

j) conoscenza di come il comportamento umano e le reazioni possono incidere sul livello di sicurezza; nonché

k) capacità di comunicare in modo chiaro e sicuro.

11.2.3. **Formazione professionale specifica per persone che effettuano i controlli di sicurezza**

11.2.3.1. La formazione professionale specifica delle persone che effettuano il controllo (screening) delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati e del bagaglio da stiva deve fornire le seguenti competenze:

a) comprensione della configurazione del checkpoint e della procedura di controllo (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 capacità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati;

▼B

e) conoscenza delle procedure di risposta ad un'emergenza;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

f) capacità di comunicazione, 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 a consentire di individuare articoli proibiti occultati;

i) conoscenza delle deroghe ai controlli (screening) e 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 il controllo (screening) di merci e posta deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

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 apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati;

g) conoscenza dei modi con cui è possibile occultare articoli proibiti;

h) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza;

i) conoscenza dei requisiti di protezione per le merci e la posta;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

j) conoscenza dei requisiti delle procedure di controllo (screening) di merci e posta, incluse le deroghe e le procedure speciali di sicurezza;

k) conoscenza dei metodi di controllo (screening) appropriati 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 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; nonché

p) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto.

11.2.3.3. La formazione di coloro che effettuano il controllo (screening) di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

▼B

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

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 apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

i) conoscenza delle tecniche di ispezione manuale;

j) capacità di effettuare ispezioni manuali ad un livello sufficiente per consentire 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; nonché

m) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto.

11.2.3.4. La formazione specifica di coloro che effettuano le ispezioni dei veicoli deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi all'ispezione dei veicoli, incluse le deroghe 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; nonché

f) capacità di effettuare ispezioni di un veicolo ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati.

11.2.3.5. La formazione specifica delle persone che effettuano il controllo dell'accesso ad un aeroporto nonché la sorveglianza e il pattugliamento deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi al controllo dell'accesso, incluse le deroghe e le procedure speciali di sicurezza;

b) conoscenza dei sistemi di controllo dell'accesso utilizzati nell'aeroporto;

c) conoscenza delle autorizzazioni, inclusi i tesserini di approvazione e i lasciapassare dei veicoli, che permettono l'accesso alle aree lato volo e capacità di identificare tali autorizzazioni.

d) conoscenza delle procedure relative al pattugliamento, per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate;

▼B

e) capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;

f) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza; nonché

g) capacità di comunicazione, 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 le seguenti competenze:

a) conoscenza degli obblighi legali relativi alle ispezioni di sicurezza dell'aeromobile;

b) conoscenza della configurazione del tipo(i) di aeromobile sul quale 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; nonché

f) capacità di effettuare ispezioni di sicurezza dell'aeromobile ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati.

11.2.3.7. La formazione di coloro che si occupano della protezione dell'aeromobile deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di come proteggere e impedire l'accesso non autorizzato all'aeromobile;

▼M17

b) conoscenza delle procedure per sigillare un aeromobile, se del caso per la persona a cui è rivolta la formazione;

▼B

c) conoscenza dei sistemi di tesserini di approvazione utilizzati nell'aeroporto;

d) conoscenza delle procedure per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate; nonché

e) conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza.

11.2.3.8. La formazione di coloro che si occupano del riconcilio dei bagagli deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

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; nonché

g) conoscenza dei requisiti di protezione per il materiale del vettore aereo utilizzato per trattare passeggeri e bagagli.

▼B

11.2.3.9. ►M17 La formazione di coloro che effettuano controlli di sicurezza di merci e posta diversi dallo screening deve fornire le seguenti competenze: ◄

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

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 per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate 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 di protezione per le merci e la posta; nonché

j) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto, se necessario.

11.2.3.10. La formazione di coloro che effettuano i controlli di sicurezza di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto diversi dallo screening deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

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 per contestare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate 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 di posta e materiale del vettore aereo, delle forniture di bordo e delle forniture per aeroporto, a seconda delle necessità; nonché

j) conoscenza dei requisiti relativi al trasporto, se necessario.

▼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 sorvegliare, deve fornire le competenze seguenti:

a) consapevolezza dei principali obblighi legali e 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;

e, quando i compiti previsti lo richiedono:

g) conoscenza della gestione dei conflitti; nonché

h) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati.

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 applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative («security managers» o responsabili della sicurezza)**

La formazione specifica dei security managers deve fornire le seguenti competenze:

a) consapevolezza dei principali obblighi legali e come vi si deve ottemperare;

b) conoscenza del controllo di qualità interno, nazionale, comunitario e internazionale;

c) capacità di motivare gli altri;

d) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle apparecchiature di sicurezza o dei metodi di controllo (screening) utilizzati.

11.2.6. **Formazione di 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. ►**M17** Per ragioni oggettive, l'autorità competente può esentare più persone da tale requisito di formazione se il loro accesso è limitato a settori del terminal accessibili ai passeggeri. ◄

11.2.6.2. La formazione di sensibilizzazione alla sicurezza deve fornire le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza;

▼B

d) comprensione della configurazione del checkpoint e della procedura di controllo (screening);

e) conoscenza delle procedure di controllo di accesso e delle relative procedure di screening;

f) conoscenza dei tesserini di accesso in aeroporto utilizzati in quest'ultimo;

g) conoscenza delle procedure di comunicazione; nonché

h) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.

11.2.6.3. Quanti ricevono una formazione di sensibilizzazione alla sicurezza devono dimostrare di conoscere tutti gli aspetti di cui al punto 11.2.6.2 prima di ricevere un'autorizzazione ad accedere senza scorta alle aree sterili.

▼M9

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 le seguenti competenze:

a) conoscenza di atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;

b) consapevolezza dei principali obblighi legali;

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; e

e) capacità di reagire in modo appropriato a 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.

▼M8

11.3. CERTIFICAZIONE O APPROVAZIONE

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

a) una procedura iniziale di certificazione o approvazione; e

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

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

▼M17

Coloro che svolgono 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.

▼M8

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

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

▼M8

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 approvazione delle 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 biblioteca TIP di almeno 6 000 immagini e che la persona lavori con tale apparecchiatura durante almeno un terzo del suo orario di lavoro.

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

Per la formazione in classe e/o al computer, gli interessati sono sottoposti ad addestramento e prova di approvazione di immagine per almeno 6 ore ogni 6 mesi. Viene utilizzata una libreria di immagini contenente almeno 1 000 immagini di almeno 250 articoli pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di articoli 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.

Per la formazione TIP sul posto di lavoro, la libreria TIP consiste di almeno 6 000 immagini di almeno 1 500 articoli pericolosi diversi, incluse le immagini di parti componenti di articoli pericolosi, ciascuno dei quali rappresentato in una varietà di orientamenti diversi.

▼M8

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

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

▼B

11.4.2. Coloro che svolgono compiti elencati al punto 11.2 diversi da quelli di cui al punto 11.4.1 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:

▼M9

a) per competenze acquisite durante la formazione iniziale di base, specifica e di sensibilizzazione alla sicurezza, almeno una volta ogni 5 anni o, nei casi in cui le competenze non sono state esercitate per più di 6 mesi, prima del ritorno ai compiti di sicurezza; e

▼B

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.

Gli adempimenti 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.

11.4.3. La documentazione relativa alla formazione periodica viene conservata per tutte le persone formate per almeno la durata del contratto.

▼M11

11.5. QUALIFICHE DEGLI ISTRUTTORI

11.5.1. L'autorità competente conserva o ha accesso agli elenchi degli istruttori certificati che hanno soddisfatto i requisiti di cui ai punti 11.5.2 o 11.5.3.

11.5.2. Gli istruttori devono aver superato un controllo dei precedenti personali (background check) conformemente al punto 11.1.3 e fornire le prove delle pertinenti qualificazioni o conoscenze.

11.5.3. Gli istruttori che sono stati selezionati o che fornivano una formazione specificata nel presente regolamento prima della sua entrata in vigore devono dimostrare all'autorità competente che quantomeno:

▼M17

a) dispongono delle conoscenze e competenze specificate al punto 11.5.4; e

▼M11

b) impartiscono unicamente corsi riconosciuti dall'autorità competente conformemente al punto 11.2.1.3.

11.5.4. ►M17 Per ottenere la certificazione di istruttore qualificato a fornire 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 che effettuano esclusivamente vigilanza sulle persone di cui ai punti da 11.2.3.6 a 11.2.3.10) e 11.2.5, l'interessato deve avere una conoscenza dell'ambiente di lavoro nel settore pertinente della sicurezza dell'aviazione, nonché qualifiche e competenze nelle seguenti aree: ◄

a) metodologia didattica; nonché

b) elementi di sicurezza oggetto dell'insegnamento.

11.5.5. L'autorità competente provvede direttamente alla formazione degli istruttori o approva e mantiene una serie di corsi di formazione adeguati in materia di sicurezza. L'autorità competente provvede a che gli istruttori ricevano una formazione regolare o informazioni periodiche sugli sviluppi nei settori pertinenti.

11.5.6. Se l'autorità competente ritiene che la formazione erogata da un istruttore qualificato non fornisca più le necessarie competenze, essa ritira l'approvazione del corso o provvede affinché l'istruttore, a seconda dei casi, sia sospeso o cancellato dall'elenco degli istruttori qualificati.

11.6. LA CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE

11.6.1. La convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE è una procedura standardizzata, documentata, imparziale e obiettiva per acquisire e valutare informazioni al fine di determinare il livello di conformità di un soggetto sottoposto a convalida con i requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei relativi atti di esecuzione.

11.6.2. **La convalida ai fini della sicurezza dell'aviazione civile UE**

a) può essere un requisito per ottenere o mantenere uno status giuridico a norma del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei relativi atti di esecuzione;

▼M11

b) può essere effettuata da un'autorità competente o da un validatore approvato come validatore della sicurezza dell'aviazione civile 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, e

2) una verifica dell'applicazione delle misure di sicurezza dell'aviazione civile comprendente una verifica in situ delle pertinenti operazioni merci del soggetto sottoposto a convalida, salvo se diversamente specificato;

d) è riconosciuta da tutti gli Stati membri.

11.6.3. **Requisiti per l'approvazione dei validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE**

11.6.3.1. Gli Stati membri rilasciano l'approvazione ai validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE sulla base di una valutazione delle capacità di valutazione della conformità comprendente

a) l'indipendenza dai soggetti economici sottoposti a convalida, salvo se diversamente specificato;

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 dell'aviazione civile 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 di effettuare convalide della sicurezza dell'aviazione civile UE, adottare provvedimenti amministrativi in tale ambito e garantire la sorveglianza delle attività di convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE.

11.6.3.5. Ogni soggetto individuale che effettua la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE deve possedere adeguati precedenti e competenze e

a) aver superato un controllo dei precedenti, a norma del punto 11.1.3, che deve essere ripetuto quantomeno ogni cinque anni;

b) effettuare la convalida della sicurezza dell'aviazione civile 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;

([1]) GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

▼**M11**

c) possedere conoscenze teoriche e esperienza pratica sufficienti nell'ambito del controllo di qualità come pure pertinenti abilità e capacità personali per raccogliere, registrare e valutare le risultanze sulla base di una checklist. In particolare per quanto concerne:

1) i principi, le procedure e le tecniche di monitoraggio della conformità;

2) i fattori che incidono sulla prestazione individuale e la 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 dell'aviazione civile 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 loro competenze e l'acquisizione di nuove competenze per tener conto degli sviluppi nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

11.6.3.6. L'autorità competente provvede direttamente alla formazione dei validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE o approva e mantiene un elenco di corsi di formazione adeguati in materia di sicurezza.

11.6.3.7. Gli Stati membri possono limitare l'approvazione di un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE per le 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.

11.6.3.8. L'approvazione di un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE scade dopo al massimo cinque anni.

11.6.4. **Riconoscimento e revoca del riconoscimento dei validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE**

11.6.4.1. Un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE non viene considerato come riconosciuto fino a quando i suoi dati non sono inseriti nella ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄. Ogni validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE deve ottenere prova del suo status da parte dell'autorità competente o per conto della stessa. Per il periodo durante il quale la ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄ non può incorporare registrazioni relative ai validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE, l'autorità competente comunica i dettagli necessari del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE alla Commissione, che li mette a disposizione di tutti gli Stati membri.

11.6.4.2 I validatori della sicurezza dell'aviazione civile UE approvati sono riconosciuti da tutti gli Stati membri.

▼**M11**

11.6.4.3. Se un validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE non soddisfa più i requisiti dei punti 11.6.3.1 o 11.6.3.5, la o le autorità competenti che hanno concesso l'approvazione revocano quest'ultima e cancellano il validatore dalla ►**M17** banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura ◄.

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 dell'aviazione civile UE a condizione che 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 operanti sotto la giurisdizione di un paese terzo o di un organismo internazionale e da quest'ultimi riconosciuti, se viene confermata l'equivalenza di tali attività con la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE. Un elenco in tal senso figura nell'appendice 6-Fiii

11.6.5. **Relazione di convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE (la «relazione di convalida»)**

11.6.5.1. La relazione di convalida registra la convalida relativa alla sicurezza dell'aviazione civile UE e contiene quantomeno

a) la checklist completa firmata dal validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE e riportante, se richiesto, le osservazioni del soggetto sottoposto a convalida;

b) una dichiarazione d'impegno firmata dal soggetto sottoposto a convalida; e

c) una dichiarazione di indipendenza rispetto al soggetto sottoposto a convalida firmata dal singolo che effettua la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE.

11.6.5.2. Il validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE è tenuto a stabilire il livello di conformità con gli obiettivi riportati nella checklist 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 degli standard operativi convalidati 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 dell'aviazione civile UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida.

11.6.5.6. La relazione di convalida, redatta in inglese, è trasmessa all'autorità competente, se del caso, e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in situ.

▼M11

11.7 MUTUO RICONOSCIMENTO DELLA FORMAZIONE

11.7.1. Le competenze acquisite da un soggetto per ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei relativi atti di esecuzione in uno Stato membro sono riconosciute in un altro Stato membro.

**APPENDICE 11-A**

DICHIARAZIONE DI INDIPENDENZA — VALIDATORE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE UE

a) Confermo di avere stabilito 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 nei due anni precedenti.

c) Confermo di non avere interessi diretti o indiretti di tipo economico o di altro tipo nei risultati dell'attività di convalida, nel soggetto sottoposto a convalida o nelle sue società affiliate.

d) Confermo che non intrattengo, né ho intrattenuto nei 12 mesi precedenti, relazioni commerciali con il soggetto sottoposto a convalida, quali formazione o consulenza, con l'eccezione di quelle attinenti il processo di convalida, in ambiti relativi alla sicurezza dell'aviazione civile.

e) Confermo che la relazione di convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE si basa su una valutazione completa delle informazioni contenute nella pertinente documentazione di sicurezza, compreso il programma di sicurezza, o equivalente, dei soggetti sottoposti a convalida e su attività di verifica in situ.

f) Confermo che la relazione di convalida della sicurezza dell'aviazione civile 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 sulla base della pertinente checklist UE.

g) Confermo di aver applicato una metodologia che consente di elaborare relazioni di convalida della sicurezza dell'aviazione civile 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.

h) Confermo di non aver accettato alcun beneficio, finanziario o di altro tipo, oltre a un onorario ragionevole per l'attività di convalida oltre al rimborso dei costi di viaggio e di soggiorno.

Mi assumo la piena responsabilità della relazione di convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE.

Nome della persona che ha effettuato la convalida:

Nome del validatore della sicurezza dell'aviazione civile UE:

Data:

Firma:

▼B

12. **ATTREZZATURE DI SICUREZZA**

12.0. DISPOSIZIONI GENERALI

12.0.1. L'autorità, l'operatore o il soggetto che utilizza le attrezzature per l'attuazione delle misure per le 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, adotta le misure necessarie per garantire che le attrezzature soddisfino gli standard specificati nel presente capitolo.

Le informazioni classificate in conformità alla decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione [1] vengono messe a disposizione dall'autorità competente ai costruttori sulla base delle rispettive esigenze conoscitive.

[1] GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.

▼B

12.0.2. Vengono effettuati test di routine per ogni singolo dispositivo di sicurezza.

▼M18

12.0.3. I dispositivi di sicurezza sono usati in conformità con il metodo operativo fornito dal produttore.

▼B

12.1. PORTALE MAGNETICO PER LA RIVELAZIONE 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 per mezzo di un allarme la presenza per lo meno di specificati oggetti metallici, sia separatamente che in combinazione.

12.1.1.2. La capacità di rilevamento dei WTMD è 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. Gli WTMD devono essere provvisti di un indicatore visivo che indica che l'apparecchiatura è in funzione.

12.1.1.5. Le modalità di regolazione dei parametri di rilevazione del WTMD devono essere protette e ad esse possono accedere esclusivamente le 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 2 metri.

12.1.1.7. L'allarme visivo riporta un'indicazione dell'intensità del segnale rilevato dai WTMD.

12.1.1.8. Il WTMD deve essere posizionato in modo da garantire di non essere influenzato da fonti di interferenza.

▼M10

12.1.2. **Standard per WTMD**

12.1.2.1. Sono previsti due standard per i WTMD. I requisiti dettagliati di tali standard sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

▼M17

12.1.2.2. Tutti i WTMD utilizzati esclusivamente per il controllo di persone diverse dai passeggeri soddisfano almeno lo standard 1.

▼M10

12.1.2.3. Tutti i WTMD utilizzati per il controllo di passeggeri soddisfano lo standard 2.

▼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

f) contare il numero di persone controllate, escludendo le persone che attraversano il WTMD in direzione opposta; nonché

g) contare il numero di allarmi; nonché

h) calcolare la percentuale di allarmi rispetto al numero di persone controllate.

▼B

12.2. DISPOSITIVI ELETTROMAGNETICI PORTATILI PER LA RIVELAZIONE DEI METALLI (Hand-Held Metal Detection Equipment — HHMD)

12.2.1. I dispositivi manuali per la rilevazione dei metalli (HHMD) devono essere in grado di individuare oggetti metallici ferrosi e non ferrosi. L'individuazione e l'identificazione della posizione del metallo individuato vengono indicate tramite un allarme.

12.2.2. Le modalità di regolazione dei parametri di sensibilità del HHMD devono essere protette e ad esse possono accedere esclusivamente le persone autorizzate.

12.2.3. L'HHMD deve emettere un allarme udibile quando individua degli oggetti metallici. L'allarme deve essere percepito entro una distanza di 1 metro.

12.2.4. Le prestazioni del HHMD non devono essere influenzate da alcuna fonte d'interferenza.

12.2.5. Gli HHMD devono essere provvisti di un indicatore visivo che indica che l'apparecchiatura è in funzione.

12.3. APPARECCHIATURE A RAGGI X

Le apparecchiature a raggi X devono essere conformi ai requisiti dettagliati stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.4. SISTEMI DI RILEVAMENTO DI ESPLOSIVI (Explosive Detection Systems — EDS)

12.4.1. **Principi generali**

12.4.1.1. Un'apparecchiatura EDS deve essere in grado di individuare e segnalare mediante allarme la presenza di una determinata quantità, o quantità superiori, di materiale esplosivo contenuto nei bagagli o in altre spedizioni.

12.4.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla dimensione, dalla posizione o dall'orientamento del materiale esplosivo.

12.4.1.3. L'EDS deve generare un allarme in ognuno dei casi seguenti:

— quando individua la presenza di materiale esplosivo, nonché

— quando rileva la presenza di un oggetto che impedisce di individuare il materiale esplosivo, nonché

— quando il contenuto di un bagaglio o spedizione è troppo denso per essere analizzato.

▼M7

12.4.2. **Standard applicabili agli EDS**

12.4.2.1. Sono previsti tre standard per gli EDS. I requisiti dettagliati di tali standard sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.4.2.2. Tutti gli EDS devono soddisfare lo standard 1.

12.4.2.3. Lo standard 1 scade il 1º settembre 2012.

12.4.2.4. L'autorità competente può autorizzare il proseguimento dell'utilizzo degli EDS di standard 1 installati tra il 1º gennaio 2003 e il 1º settembre 2006 fino al 1º gennaio 2014 al più tardi.

12.4.2.5. Lo standard 2 è applicato a tutti gli EDS installati a partire dal 1º gennaio 2007, tranne in caso di contratto di installazione di EDS di standard 1 stipulato prima del 19 ottobre 2006.

12.4.2.6. Tutti gli EDS devono soddisfare lo standard 2 entro il 1º settembre 2012, eccetto in caso di applicazione del punto 12.4.2.4.

12.4.2.7. Lo standard 2 scade il 1º settembre 2020.

12.4.2.8. L'autorità competente può autorizzare il proseguimento dell'utilizzo degli EDS di standard 2 installati tra il 1º gennaio 2011 e il 1º settembre 2014 fino al 1º settembre 2022 al più tardi.

▼M7

12.4.2.9. L'autorità competente che autorizzi il proseguimento dell'utilizzo degli EDS di standard 2 a partire dal 1º settembre 2020 deve informarne la Commissione.

12.4.2.10. Lo standard 3 è applicato a tutti gli EDS installati a partire dal 1º settembre 2014.

12.4.2.11. Tutti gli EDS devono soddisfare lo standard 3 entro il 1º settembre 2020, eccetto in caso di applicazione del punto 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Requisiti relativi alla qualità delle immagini degli EDS**

Le apparecchiature a raggi x devono essere conformi ai requisiti dettagliati stabiliti in una decisione separata 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 consente di proiettare immagini virtuali di oggetti pericolosi all'interno dell'immagine radioscopica di bagagli o altre spedizioni che vengono controllati (screened).

Le immagini virtuali sono inserite all'interno delle immagini radioscopiche dei bagagli e delle spedizioni sottoposti a screening in posizione uniformemente distribuita e non in posizione fissa.

Deve essere possibile fissare la percentuale di immagini virtuali da proiettare.

12.5.1.2. Il TIP non deve compromettere le prestazioni e il normale funzionamento dell'apparecchiatura a raggi X.

L'operatore non viene avvertito quando un'immagine virtuale di un oggetto pericoloso sta per essere proiettata o è stata proiettata se non quando viene visualizzato un messaggio conforme al punto 12.5.2.2.

12.5.1.3. I comandi per gestire il TIP sono protetti e accessibili unicamente alle persone autorizzate.

▼M17

12.5.1.4. Deve esserci un amministratore TIP responsabile della gestione della configurazione del sistema TIP.

12.5.1.5. L'autorità competente sorveglia regolarmente la corretta attuazione dei sistemi TIP e assicura che i sistemi siano configurati correttamente, includendo proiezioni realistiche e pertinenti di oggetti, che siano conformi ai requisiti e dispongano di biblioteche di immagini aggiornate.

▼B

12.5.2. **Costituzione del TIP**

12.5.2.1. Il TIP comprende almeno:

a) una libreria di immagini virtuali di oggetti pericolosi;

b) la possibilità di visualizzare messaggi e di cancellarli; nonché

c) un sistema per registrare e presentare i risultati delle risposte dei singoli operatori.

12.5.2.2. Il TIP visualizza un messaggio che informa l'operatore:

a) se l'operatore ha reagito e l'immagine virtuale di un oggetto pericoloso è stata effettivamente proiettata;

▼B

b) se l'operatore non ha reagito, mentre l'immagine virtuale di un oggetto pericoloso veniva proiettata;

c) se l'operatore ha reagito sebbene non sia stata proiettata l'immagine virtuale di un oggetto pericoloso; nonché

d) quando il tentativo di proiettare un'immagine virtuale di un oggetto pericoloso è fallito ed era visibile all'operatore.

Il messaggio viene visualizzato in modo da non nascondere l'immagine del bagaglio o della spedizione a cui si riferisce.

Il messaggio resta visibile fino a quando non viene cancellato dall'operatore. Nei casi di cui alle lettere a) e b), l'immagine virtuale dell'oggetto pericoloso è visualizzata simultaneamente al messaggio.

12.5.2.3. L'accesso all'apparecchiatura dotata di TIP installato e attivato richiede che l'operatore utilizzi un codice di identificazione unico.

12.5.2.4. Il TIP deve consentire di memorizzare i risultati delle risposte dei singoli operatori 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 in una decisione separata della Commissione.

▼M18

12.6. DISPOSITIVI DI RILEVAMENTO DI TRACCE DI ESPLOSIVI (ETD)

12.6.1. I dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) sono in grado di raccogliere e analizzare particelle o vapore provenienti da superfici contaminate o dal contenuto di bagagli o spedizioni e indicare, tramite un allarme, la presenza di tracce di esplosivi. I suddetti dispositivi devono soddisfare i seguenti requisiti ai fini del controllo (screening):

a) i materiali di consumo non devono essere usati al di là delle raccomandazioni del loro produttore, o se le loro prestazioni si sono deteriorate attraverso l'uso;

b) i dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (ETD) possono essere usati solo in un ambiente per il quale è stato approvato il loro impiego.

Sono previste norme per i dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi che utilizzano il campionamento del particolato e del vapore. I requisiti dettagliati relativi a tali norme sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.6.2. Le norme per i dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi che utilizzano il campionamento del particolato si applicano ai dispositivi in funzione a decorrere dal 1º settembre 2014.

12.6.3. L'autorità competente può consentire fino al 1º luglio 2020 l'impiego di dispositivi ETD che utilizzano il campionamento del particolato privi del certificato di conformità all'allegato 12-L purché in funzione anteriormente al 1º luglio 2014.

▼B

12.7. DISPOSITIVI PER IL CONTROLLO DI LIQUIDI, AEROSOL E GEL (LAG)

12.7.1. **Principi generali**

▼M14

12.7.1.1. I sistemi LEDS devono essere in grado di individuare e segnalare mediante allarme la presenza di una determinata quantità, o quantità superiori, di materiale pericoloso contenuto nei LAG.

▼B

12.7.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla forma o dal materiale del contenitore del LAG.

12.7.1.3. Il dispositivo viene utilizzato in modo da garantire che il contenitore sia posizionato e orientato in modo da permettere che le capacità di rilevamento siano pienamente soddisfatte.

12.7.1.4. Il dispositivo deve generare un allarme in ognuno dei seguenti casi:

a) quando individua la presenza di materiale pericoloso;

b) quando rileva la presenza di un oggetto che impedisce di individuare il materiale pericoloso;

c) quando non riesce a valutare se il LAG sia innocuo o no; nonché

d) quando il contenuto del bagaglio sottoposto a screening è troppo denso per essere analizzato.

▼M14

12.7.2. **Standard per i sistemi di rilevazione di esplosivi liquidi (LEDS)**

12.7.2.1. Sono previsti tre standard per i sistemi LEDS. I requisiti dettagliati relativi a tali standard sono stabiliti in una decisione separata della Commissione.

12.7.2.2. Tutti i sistemi LEDS devono soddisfare lo standard 1.

I sistemi LEDS che soddisfano lo standard 1 possono essere utilizzati entro e non oltre il 30 gennaio 2016.

12.7.2.3. Lo standard 2 si applica a tutti i sistemi LEDS installati dal giorno di entrata in vigore del presente regolamento.

Tutti i sistemi LEDS devono soddisfare lo standard 2 a decorrere dal 31 gennaio 2016 al più tardi.

▼B

12.7.3. **Approvazione dei dispositivi per lo screening dei LAG**

I dispositivi che vengono approvati da o a nome dell'autorità competente di uno Stato membro come conformi agli standard stabiliti al punto 12.7 di una decisione separata della Commissione vengono riconosciuti dagli altri Stati membri conformi ai suddetti standard. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e, su richiesta, altri particolari rilevanti dei soggetti designati per l'approvazione dei dispositivi. La Commissione informerà gli altri Stati membri in merito ai soggetti designati.

▼B

12.8. METODI DI SCREENING CHE UTILIZZANO NUOVE TECNOLOGIE

12.8.1. Uno Stato membro può autorizzare un metodo di screening che utilizza nuove tecnologie diverse da quelle stabilite nel presente regolamento, a condizione che:

a) venga utilizzato al fine di valutare un nuovo metodo 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 un esperimento.

▼M17

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 metodologia 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 metodologia di screening sarà utilizzata e la durata prevista del periodo di valutazione.

▼B

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 nuova metodologia di screening utilizzando le nuove tecnologie.

Qualora ritenga che la nuova metodologia non fornisca garanzie sufficienti per il mantenimento del livello generale di sicurezza dell'aviazione civile, 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 dà inizio allo screening in questione fino a quando non abbia potuto convincere la Commissione.

12.8.4. Il periodo massimo di valutazione per ogni metodo di screening utilizzando nuove tecnologie sarà di diciotto mesi. La durata del periodo di valutazione può essere 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 trasmette 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 l'esperimento.

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 dell'aviazione civile nella Comunità, la Commissione informa lo Stato membro che l'esperimento deve essere sospeso fino a quando non verranno fornite garanzie.

12.8.7. Il periodo di valutazione non può avere durata superiore a trenta mesi.

▼M3

12.9. CANE IN GRADO DI RILEVARE L'ESPLOSIVO

12.9.1. **Principi generali**

12.9.1.1. Un cane in grado di rilevare l'esplosivo (EDD) deve essere in grado di individuare e segnalare la presenza di una determinata quantità, o quantità superiori, di materiale esplosivo.

12.9.1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla dimensione, dalla posizione o dall'orientamento del materiale esplosivo.

12.9.1.3. Un EDD deve generare un allarme in forma di risposta passiva quando individua la presenza di uno o più dei materiali esplosivi elencati all'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

12.9.1.4. Un EDD e il suo conduttore possono essere utilizzati per il controllo 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, dovrà aver superato un corso di addestramento.

12.9.1.7. Ciascuna squadra cinofila antiesplosivo deve essere abilitata dall'autorità competente o per conto di quest'ultima in conformità con le appendici 12-E e 12-F di una decisione separata della Commissione.

12.9.1.8. Ciascuna squadra EDD che abbia ottenuto l'abilitazione da parte dell'autorità competente può essere utilizzata per il controllo 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 applicabili agli EDD**

12.9.2.1. I requisiti di prestazione per un EDD sono illustrati nell'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

12.9.2.2. Ciascuna squadra EDD utilizzata per il controllo delle persone, del bagaglio a mano, degli oggetti trasportati da 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. Ciascuna squadra EDD utilizzata per il controllo 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 esplosivi con il metodo di rilevamento dell'odore a distanza può essere utilizzata esclusivamente per il controllo del cargo, ma per nessun altro oggetto di cui allo **standard 2**.

12.9.2.5. Un EDD utilizzato per il controllo dei materiali esplosivi deve essere attrezzato di strumenti che ne consentano l'identificazione inequivocabile.

12.9.2.6. Nello svolgimento delle sue funzioni di rilevamento di esplosivo, un EDD deve sempre essere accompagnato dal conduttore abilitato a lavorare con l'EDD in questione.

12.9.2.7. Un EDD abilitato al 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'esplosivo a distanza dovrà essere condotto al massimo da due conduttori.

12.9.3. **Requisiti in materia di addestramento**

*Obblighi generali in materia 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 in condizioni reali.

▼M3

12.9.3.2. Il contenuto dei corsi di addestramento deve essere specificato o approvato dall'autorità competente.

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 dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010.

12.9.3.4. I cani da addestrare per il rilevamento dell'esplosivo dovranno essere utilizzati esclusivamente per tale scopo.

12.9.3.5. Nel corso dell'addestramento dovranno essere usati materiali che rappresentano esplosivi.

12.9.3.6. Per evitare contaminazioni, a tutti coloro che maneggiano tali materiali da addestramento dovrà essere assicurata una formazione.

*Addestramento iniziale per squadre EDD*

12.9.3.7. Ciascuna squadra EDD dovrà seguire un addestramento iniziale che si baserà sui criteri esposti al punto 12.9.3 di una decisione separata della Commissione.

12.9.3.8. L'addestramento iniziale per le squadre EDD dovrà includere l'addestramento pratico nell'ambiente di lavoro al quale ciascuna di esse sarà destinata.

*Addestramento periodico per squadre EDD*

12.9.3.9. Un EDD e il suo conduttore seguiranno un programma di addestramento periodico, sia individualmente che insieme.

12.9.3.10. L'addestramento periodico dovrà mantenere le competenze esistenti al livello richiesto dalla formazione 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 per una squadra EDD sarà effettuato almeno ogni 6 settimane. La durata minima dell'addestramento periodico dovrà essere di almeno 4 ore per ciascun periodo di 6 settimane.

12.9.3.12. Il punto 11 non si applicherà nei casi in cui un EDD segua, almeno ogni settimana, un addestramento al riconoscimento di tutti i materiali elencati nell'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

*Documentazione relativa all'addestramento delle squadre EDD*

12.9.3.13. La documentazione relativa all'addestramento iniziale e periodico sarà mantenuta sia per l'EDD che per il suo conduttore almeno per la durata del loro contratto di impiego, e sarà resa disponibile all'autorità competente su richiesta.

*Addestramento operativo per squadre EDD*

12.9.3.14. Quando l'EDD viene impiegato nelle attività di controllo, dovrà seguire un addestramento operativo inteso a garantire le prestazioni di cui all'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione.

12.9.3.15. L'addestramento operativo sarà continuo e effettuato a campione nel corso del periodo di impiego, e, attraverso l'uso di materiale didattico autorizzato, misurerà l'efficienza di rilevamento.

12.9.4. **Procedure di abilitazione**

12.9.4.1. La procedura di abilitazione dovrà assicurare la valutazione delle seguenti competenze:

a) capacità dell'EDD di soddisfare i requisiti di prestazione di cui all'appendice 12-D di una decisione separata della Commissione;

▼M3

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; e

d) capacità del conduttore di condurre 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 dovrà simulare ciascuno degli ambienti di lavoro nei quali la squadra EDD dovrà lavorare.

12.9.4.3. La squadra EDD dovrà completare con successo l'addestramento in ciascun ambiente per il quale è necessaria l'abilitazione.

12.9.4.4. Le procedure di abilitazione saranno svolte in conformità con le appendici 12-E e 12-F di una decisione separata della Commissione.

12.9.4.5. La validità di ciascun periodo di abilitazione non dovrà superare i 12 mesi.

12.9.5. **Controllo di qualità**

12.9.5.1. La squadra EDD sarà soggetta alle misure di controllo di qualità di cui all'appendice 12-G di una decisione separata della Commissione.

12.9.6. **Metodo di controllo**

Ulteriori requisiti specifici sono contenuti in una decisione separata della Commissione.

▼M17

12.10. APPARECCHIATURE PER LA RILEVAZIONE DEI METALLI (MDE)

Le modalità relative all'uso delle MDE sono stabilite in una decisione separata della Commissione.

▼M8

12.11. SCANNER DI SICUREZZA

12.11.1. **Principi generali**

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

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

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

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

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

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

▼M8

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

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

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

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

Gli scanner di sicurezza per lo screening dei passeggeri vengono installati ed impiegati in conformità alla raccomandazione 1999/519/CE del Consiglio, del 12 luglio 1999, relativa alla limitazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici da 0 Hz a 300 GHz ([1]) e alla direttiva 2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) ([2]).

12.11.2. **Requisiti degli scanner di sicurezza**

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

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

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

Lo standard 1 scade il 1º gennaio 2022.

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

▼B

**APPENDICE 12-A**

Le disposizioni specifiche in materia di requisiti di prestazione per i portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD) sono definite in una decisione separata della Commissione.

**APPENDICE 12-B**

Le disposizioni specifiche in materia di requisiti di prestazione per i sistemi di rilevamento di esplosivi (EDS) sono definite in una decisione separata della Commissione.

**APPENDICE 12-C**

Le disposizioni specifiche in materia di requisiti di prestazione per i dispositivi per il controllo di liquidi, aerosol e gel (LAG) sono definite in una decisione separata della Commissione.

▼M8

**APPENDICE 12-K**

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

([1]) GU L 199 del 30.7.1999, pag. 59.
([2]) GU L 159 del 30.4.2004, pag. 1.