REGOLAMENTO (UE) 2026/247 DELLA COMMISSIONE

del 2 febbraio 2026

che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della 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 11, paragrafo 2, primo comma,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione ([2]) ha aggiunto l'allegato II del regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per i programmi nazionali per il controllo della qualità degli Stati membri nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

(2) Considerando la continua evoluzione delle norme, delle pratiche, delle metodologie e degli strumenti internazionali nel monitoraggio della conformità alle norme per la sicurezza dell'aviazione civile dopo l'adozione dell'allegato II, è importante modificare le specifiche esistenti per i programmi nazionali per il controllo della qualità e aggiornarle di conseguenza.

(3) In particolare, all'annesso 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944 sono state aggiunte due nuove norme che impongono agli Stati contraenti di garantire che i loro programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile definiscano procedure per la comunicazione delle informazioni relative a inconvenienti connessi ad atti di interferenza illecita e relativi atti preparatori (norma 5.1.6), nonché un sistema di comunicazione in forma riservata per l'analisi delle informazioni sulla sicurezza fornite da fonti quali passeggeri, equipaggio e personale di terra (norma 3.5.1, lettera d)].

(4) A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, terzo comma, del regolamento (CE) n. 300/2008, il programma nazionale per il controllo della qualità dello Stato membro deve consentire la pronta individuazione e correzione delle carenze. Per conseguire tale obiettivo in modo più efficiente, le nuove norme ICAO di cui al considerando 3 dovrebbero essere rispecchiate nei programmi nazionali per il controllo della qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

(5) In particolare, per orientare l'elaborazione delle politiche, semplificare la comunicazione da parte degli operatori e dei soggetti responsabili dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile e sostenere il rispetto delle pertinenti norme di cui all'annesso 17 della convenzione di Chicago, dovrebbe essere istituito un quadro comune per la raccolta, la condivisione e l'analisi dei dati relativi agli eventi correlati alla sicurezza aerea, sostituendo così l'attuale quadro normativo frammentato a livello nazionale.

(6) Per garantire l'efficacia e l'efficienza del meccanismo di comunicazione, il quadro comune dovrebbe imporre agli operatori e ai soggetti responsabili dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di comunicare le informazioni sugli inconvenienti di sicurezza aerea, sugli atti di interferenza illecita e sui relativi atti preparatori alle autorità competenti entro i termini stabiliti, in funzione di quanto sia grave e immediato l'impatto sulla sicurezza aerea, ed essi dovrebbero istituire un sistema interno di comunicazione che sia utilizzato da tutto il loro personale. Nell'istituire i propri sistemi di comunicazione interna, gli operatori e i soggetti dovrebbero designare persone o soggetti responsabili, migliorare la coerenza dei dati, assumere e formare le persone designate per svolgere i compiti di comunicazione, standardizzare i moduli di comunicazione e utilizzare una classificazione comune.

([1]) GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile (GU L 7 del 12.1.2010, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) L'obbligo di comunicare informazioni su eventi, inconvenienti, atti di interferenza illecita e relativi atti preparatori nel settore della sicurezza aerea stabiliti nel presente regolamento lascia impregiudicati gli attuali obblighi di comunicazione relativi a determinati eventi di sicurezza aerea aventi un impatto sulla sicurezza aerea stabiliti dal regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) e dalle relative norme di attuazione. Tali norme di attuazione saranno modificate per tenere conto delle disposizioni del presente regolamento.

(8) Per garantire il necessario livello di riservatezza, le informazioni contenute nelle relazioni dovrebbero essere protette durante il loro trattamento e la loro conservazione e tali informazioni non dovrebbero essere utilizzate per fini diversi dalla sicurezza aerea. La riservatezza dell'identità dell'informatore e delle persone menzionate nella relazione dovrebbe essere salvaguardata, fatti salvi gli obblighi in materia di procedimenti penali, disciplinari o amministrativi previsti dal diritto nazionale.

(9) Per garantire la tempestività di qualsiasi iniziativa necessaria da parte della Commissione, di altri Stati membri, di altre autorità nazionali, comprese le autorità per la sicurezza aerea, dell'industria e dei partner internazionali, è opportuno stabilire procedure adeguate per condividere, se del caso, le informazioni pertinenti contenute nelle relazioni e per le azioni di follow-up.

(10) Per garantire una panoramica efficace degli eventi e degli inconvenienti di sicurezza aerea nell'Unione, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a presentare alla Commissione una relazione annuale contenente statistiche sulle relazioni ricevute e sulla loro analisi.

(11) Gli eventi di sicurezza aerea dovrebbero essere comunicati in modo armonizzato mediante un modello standardizzato per la comunicazione di tali informazioni. Tale modello si basa sul materiale orientativo esistente elaborato dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e reso disponibile nel documento «Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents» pubblicato nel giugno 2022.

(12) Inoltre l'esperienza acquisita con l'attuazione dell'allegato II del regolamento (CE) n. 300/2008, nonché l'evoluzione della metodologia globale di monitoraggio della conformità e della terminologia settoriale, hanno dimostrato la necessità di apportare lievi modifiche alle specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Tali modifiche riguardano alcune definizioni (come le misure di sicurezza) e miglioramenti delle disposizioni esistenti (come la determinazione della frequenza per le ispezioni degli aeroporti).

(13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 300/2008. Poiché si ritiene che il numero e la portata delle modifiche introdotte modifichino in modo significativo l'attuale allegato II del regolamento (CE) n. 300/2008, è più opportuno sostituire tale allegato.

(14) L'istituzione del meccanismo e del processo per la comunicazione, la classificazione, il trattamento, la conservazione, la protezione, l'analisi e l'aggregazione delle informazioni sugli inconvenienti di sicurezza aerea, sugli atti di interferenza illecita e sui relativi atti preparatori richiede un periodo preparatorio adeguato. L'applicazione di alcune delle relative disposizioni di cui all'allegato dovrebbe pertanto essere ritardata per concedere agli Stati membri il tempo necessario per garantire un adempimento efficace ed efficiente delle prescrizioni.

(15) Il gruppo consultivo delle parti interessate istituito dall'articolo 17 del regolamento (CE) n. 300/2008 è stato consultato e strettamente coinvolto nell'elaborazione delle nuove prescrizioni aggiunte in materia di comunicazione degli eventi di sicurezza aerea.

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

([3]) Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato II del regolamento (CE) n. 300/2008 è sostituito dal testo figurante nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 2 febbraio 2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

«*ALLEGATO II*

SPECIFICHE COMUNI PER IL PROGRAMMA NAZIONALE DI CONTROLLO DELLA QUALITÀ CHE DEVONO ESSERE APPLICATE DA CIASCUNO STATO MEMBRO NEL SETTORE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

1. DEFINIZIONI

1.1. Ai fini del presente allegato si applicano le seguenti definizioni:

1) "volume di traffico annuo": il numero totale di passeggeri in arrivo, in partenza e in transito (contati una sola volta);

2) "autorità competente": l'autorità nazionale designata da uno Stato membro a norma dell'articolo 9 come responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione del rispettivo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile;

3) "auditor": la persona che svolge attività di controllo della conformità a nome dell'autorità competente;

4) "certificazione": la valutazione e la conferma formali effettuata dall'autorità competente o a nome di questa, che una determinata persona possiede le competenze necessarie per espletare le funzioni di auditor ad un livello accettabile, quali definite dall'autorità competente;

5) "attività di controllo della conformità": qualsiasi procedimento o processo utilizzato per valutare l'attuazione del presente regolamento e il programma nazionale per la sicurezza aerea;

6) "carenza": la mancata conformità a un requisito di sicurezza aerea;

7) "ispezione": l'esame dell'applicazione delle misure e delle procedure di sicurezza allo scopo di accertare se esse vengano effettuate in modo efficace e conformemente alle norme prescritte e per individuare eventuali carenze;

8) "intervista": la verifica orale effettuata da un auditor per stabilire se determinate misure o procedure di sicurezza siano applicate;

9) "osservazione": la verifica visuale effettuata da un auditor per stabilire se una misura o procedura di sicurezza è applicata;

10) "test dichiarato" ("overt test"): un esercizio annunciato che coinvolge gli addetti al controllo (screening) e altri addetti alla sicurezza interessati e che simula in modo realistico un controllo di sicurezza o un atto di interferenza illecita, allo scopo di esaminare e misurare elementi quali l'efficace attuazione delle misure di sicurezza poste in essere, le competenze e le capacità di tale personale di svolgere le funzioni ad esso assegnate;

11) "autorità pertinenti": ai fini del capitolo 19, l'autorità competente o qualsiasi altra autorità nazionale che ha la responsabilità di comunicare gli eventi e gli inconvenienti di sicurezza aerea, gli atti di interferenza illecita e i relativi atti preparatori;

12) "informatore": qualsiasi persona fisica o giuridica che comunica un evento o un inconveniente di sicurezza, un atto di interferenza illecita, un atto preparatorio o altre informazioni relative alla sicurezza in base a un processo di comunicazione obbligatorio o volontario istituito dagli Stati membri;

13) "campione rappresentativo": la scelta, fra le varie possibili opzioni di controllo, di quelle che, per numero e ambito, possono fornire una base per conclusioni generali sull'applicazione delle norme;

14) "audit di sicurezza": l'esame approfondito delle misure e delle procedure di sicurezza, allo scopo di determinare se siano state pienamente osservate in modo continuativo;

15) "inconveniente di sicurezza": un evento di sicurezza che pregiudica o può pregiudicare la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, del personale di terra e del pubblico in generale

16) "evento di sicurezza": qualsiasi evento relativo alla sicurezza che può comportare una riduzione del risultato in termini di sicurezza, aumentare i rischi operativi o mettere a repentaglio la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, del personale di terra e del pubblico in generale, o che costituisce una potenziale violazione della conformità. Ciò comprende l'individuazione o l'osservazione di un punto vulnerabile nella protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita;

17) "test": la valutazione delle misure di sicurezza aerea, con la quale l'autorità competente simula l'intenzione di commettere un atto illecito, allo scopo di verificare l'efficace attuazione delle misure di sicurezza poste in essere;

18) "verifica": ogni attività svolta da un auditor per stabilire se una determinata misura di sicurezza sia effettivamente in atto;

19) "punto vulnerabile": qualsiasi insufficienza delle misure e procedure applicate che potrebbe essere sfruttata per commettere un atto di interferenza illecita.

2. POTERI DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

2.1. Gli Stati membri conferiscono all'autorità competente i poteri necessari per controllare e far osservare tutte le prescrizioni del presente regolamento e dei suoi atti di esecuzione, compreso il potere di infliggere sanzioni ai sensi dell'articolo 21.

2.2. L'autorità competente esercita le attività di controllo della conformità e dispone dei poteri necessari per imporre che ogni carenza identificata venga corretta nei tempi stabiliti.

2.3. È istituita una procedura graduale e proporzionata per gli interventi correttivi delle carenze e per le misure di esecuzione. Tale procedura comprende una successione di tappe che devono essere osservate fino alla completa correzione, tra le quali:

a) pareri e raccomandazioni per iscritto;

b) diffida per iscritto;

c) ingiunzione ufficiale;

d) sanzioni amministrative e procedimenti giudiziari.

L'autorità competente può omettere una o più di queste fasi, in particolare in presenza di una carenza seria o ripetuta.

3. OBIETTIVI E CONTENUTO DEL PROGRAMMA NAZIONALE PER IL CONTROLLO DELLA QUALITÀ

3.1. Gli obiettivi del programma nazionale per il controllo della qualità consistono nel verificare che le misure di sicurezza aerea siano effettivamente correttamente applicate e nello stabilire il loro livello di conformità con le disposizioni del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile mediante attività di controllo della conformità.

3.2. Il programma nazionale per il controllo della qualità comprende i seguenti elementi:

a) struttura organizzativa, competenze e risorse;

b) descrizione delle mansioni degli auditor e qualifiche richieste;

c) attività di controllo della conformità, compreso l'ambito degli audit di sicurezza, ispezioni, test e — a seguito di una violazione effettiva o potenziale della sicurezza — indagini, frequenza degli audit di sicurezza e delle ispezioni, nonché classifica del livello di conformità;

d) inchieste qualora vi sia motivo di ridefinire le esigenze in materia di sicurezza;

e) attività di correzione delle carenze che forniscano informazioni in relazione alla comunicazione delle carenze, misure di accompagnamento e misure correttive allo scopo di garantire la conformità con i requisiti di sicurezza aerea;

f) misure di esecuzione e, se necessario, penalità come specificato ai punti 2.1 e 2.3 del presente allegato;

g) comunicazione delle attività di controllo della conformità effettuate compreso, se del caso, lo scambio di informazioni fra autorità nazionali sui livelli di conformità;

h) processo di sorveglianza delle misure di controllo interno della qualità dell'aeroporto, dell'operatore e del soggetto;

i) processo per registrare e analizzare i risultati del programma nazionale per il controllo della qualità allo scopo di individuare le tendenze evolutive e orientare i futuri indirizzi delle politiche;

j) processo per la comunicazione obbligatoria di informazioni riguardanti gli inconvenienti di sicurezza aerea, gli atti di interferenza illecita e i relativi atti preparatori, effettuata in modo pratico e tempestivo da qualsiasi operatore e soggetto responsabile dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile alle autorità pertinenti;

k) sistema di comunicazione riservato e volontario per l'analisi delle informazioni sulla sicurezza fornite da fonti quali il pubblico, i passeggeri, il personale, l'equipaggio, il personale di terra e qualsiasi altra persona del settore dell'aviazione.

4. CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ

4.1. Tutti gli aeroporti, gli operatori e gli altri soggetti con responsabilità nel settore della sicurezza aerea sono controllati periodicamente allo scopo di individuare e correggere rapidamente le carenze riscontrate.

4.2. Il controllo viene effettuato in conformità al programma nazionale per il controllo della qualità, tenuto conto del livello di rischio, del tipo e della natura delle operazioni, del livello di attuazione, dei risultati del controllo interno della qualità di aeroporti, operatori e soggetti e di altri fattori e valutazioni che incideranno sulle priorità e sulla frequenza dei controlli.

4.3. Il controllo comprende l'osservanza e l'efficace realizzazione delle misure di controllo interno della qualità di aeroporti, operatori e soggetti.

4.4. In ogni aeroporto, il controllo consiste in un insieme adeguato di attività di controllo della conformità e fornisce un quadro completo dell'applicazione delle misure di sicurezza in materia.

4.5. La gestione, la determinazione delle priorità e l'organizzazione del programma di controllo della qualità sono effettuate indipendentemente dall'applicazione, a livello operativo, delle misure adottate a norma del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

4.6. Le attività di controllo della conformità comprendono audit di sicurezza, ispezioni e test.

5. METODOLOGIA

5.1. Le attività di controllo si svolgono secondo una metodologia conforme ad un'impostazione standardizzata, che comprende l'assegnazione delle mansioni, la programmazione, la preparazione, l'attività in situ, la classificazione delle conclusioni, la stesura delle relazioni e il processo di correzione.

5.2. Le attività di controllo della conformità si basano sulla raccolta sistematica di informazioni provenienti da osservazioni, interviste, esami documentali e verifiche.

5.3. Il controllo della conformità comprende attività annunciate e non annunciate.

6. AUDIT DI SICUREZZA

6.1. Gli audit di sicurezza hanno ad oggetto:

a) tutte le misure di sicurezza in un determinato aeroporto; oppure

b) tutte le misure di sicurezza adottate da un determinato aeroporto, terminale di aeroporto, operatore o soggetto; oppure

c) una sezione particolare del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

6.2. La metodologia per lo svolgimento degli audit di sicurezza è stabilita tenendo conto dei seguenti elementi:

a) annuncio dell'audit di sicurezza ed eventuale comunicazione di un questionario preliminare;

b) fase di preparazione, che comprende l'analisi del questionario preliminare compilato e di altri documenti pertinenti;

c) riunione d'informazione con rappresentanti dell'aeroporto/dell'operatore/del soggetto prima che inizi l'attività in situ;

d) attività in situ;

e) resoconto orale e relazione;

f) qualora vengano riscontrate carenze il processo di correzione e il conseguente monitoraggio di tale processo.

6.3. Per confermare che le misure di sicurezza sono effettivamente applicate, gli audit di sicurezza sono effettuati sulla base di una raccolta sistematica di informazioni, utilizzando una o più delle seguenti tecniche:

a) esame di documenti;

b) osservazioni;

c) interviste;

d) verifiche.

6.4. Gli aeroporti con un volume di traffico annuo superiore a 10 milioni di passeggeri sono oggetto di un audit di sicurezza che riguarda tutte le norme di sicurezza aerea almeno ogni quattro anni. Il controllo comprende un campione rappresentativo di informazioni.

7. ISPEZIONI

7.1. Ciascuna ispezione ha per oggetto, come minimo, una serie di misure di sicurezza direttamente connesse, riportate nell'allegato I e nei corrispondenti atti di esecuzione, controllate attraverso un'attività unica o entro un periodo ragionevole, di norma non superiore a tre mesi. Il controllo comprende un campione rappresentativo di informazioni.

7.2. Una serie di misure di sicurezza direttamente connesse è un insieme formato da due o più prescrizioni di cui all'allegato I e dai corrispondenti atti di esecuzione, la cui reciproca interazione è così stretta che un'adeguata valutazione del conseguimento dell'obiettivo può realizzarsi solo considerandole congiuntamente. Queste serie di misure comprendono quelle riportate nell'appendice I del presente allegato.

7.3. Le ispezioni sono effettuate senza preavviso. Se l'autorità competente ritiene che ciò non sia praticabile, le ispezioni possono essere annunciate. La metodologia per lo svolgimento delle ispezioni è stabilita tenendo conto dei seguenti elementi:

a) fase preparatoria;

b) attività in situ;

c) resoconto orale, in funzione della frequenza e dei risultati delle attività di controllo;

d) relazione/registrazione;

e) processo di correzione delle carenze e relativo monitoraggio.

7.4. Allo scopo di confermare l'efficacia delle misure di sicurezza, lo svolgimento delle ispezioni si basa sulla raccolta sistematica di informazioni, realizzate con l'ausilio di una o più delle seguenti tecniche:

a) esame di documenti;

b) osservazioni;

c) interviste;

d) verifiche.

7.5. Negli aeroporti in cui il volume di traffico supera i 2 milioni di passeggeri all'anno, la frequenza minima delle ispezioni relative a tutte le serie di misure di sicurezza direttamente connesse riportate nei capitoli da 1 a 6 dell'allegato I del presente regolamento è di almeno 12 mesi, salvo che l'aeroporto sia stato oggetto di un audit nel corso di tale periodo. La frequenza delle ispezioni di tutte le misure di sicurezza disciplinate dai capitoli da 7 a 12 dell'allegato I è determinata dall'autorità competente sulla base di una valutazione dei rischi.

7.6. Se uno Stato membro non ha alcun aeroporto con un volume di traffico annuo superiore a 2 milioni di passeggeri, le disposizioni del punto 7.5 si applicano all'aeroporto che, sul suo territorio, registra il maggior volume di traffico annuo.

7.7. La frequenza delle ispezioni degli aeroporti con un volume di traffico annuo non superiore a 2 milioni di passeggeri, degli operatori e dei soggetti è stabilita dall'autorità competente tenendo conto degli elementi di cui al punto 4.2. La frequenza si riferisce al controllo di tutte le pertinenti serie di misure di sicurezza direttamente connesse di cui ai capitoli da 1 a 12 dell'allegato I.

8. TEST

8.1. I test sono effettuati per esaminare l'efficacia dell'attuazione delle misure di sicurezza elencate di seguito, come minimo in tutti gli aeroporti di cui ai punti 7.5 e 7.6:

a) controllo d'accesso alle aree sterili;

b) controllo (screening) delle persone diverse dai passeggeri e controllo degli oggetti da esse trasportati;

c) protezione dell'aeromobile;

d) controllo (screening) dei passeggeri e del bagaglio a mano;

e) protezione del bagaglio da stiva;

f) controllo (screening) di merci e posta;

g) protezione delle merci e della posta.

Per i test da effettuare negli aeroporti che non rientrano nei punti 7.5 e 7.6, le priorità sono stabilite nella pianificazione annuale delle attività di controllo della conformità.

8.2. L'autorità competente può, sulla base di una valutazione del rischio, effettuare test per esaminare l'efficacia dell'attuazione delle seguenti misure di sicurezza supplementari:

a) ispezione dei veicoli;

b) ispezione di sicurezza (search) dell'aeromobile;

c) controllo (screening) del bagaglio da stiva;

d) controllo (screening) delle forniture di bordo e per l'aeroporto;

e) protezione delle forniture di bordo e per l'aeroporto;

f) protezione delle infrastrutture e del perimetro dell'aeroporto.

8.3. È definito un protocollo per i test, con relativa metodologia, tenendo conto delle norme legislative e regolamentari, delle norme di sicurezza e delle regole operative. La metodologia riguarda i seguenti aspetti:

a) fase preparatoria;

b) attività in situ;

c) resoconto orale, in funzione della frequenza e dei risultati delle attività di controllo;

d) relazione/registrazione;

e) processo di correzione delle carenze e relativo monitoraggio.

8.4. La frequenza dei test è stabilita dall'autorità competente tenendo conto degli elementi di cui al punto 4.2.

8.5. I test possono essere sostituiti o integrati da test dichiarati (overt test) nei casi in cui non sia possibile ottenere un campione rappresentativo di test a causa, ad esempio, dell'attuazione limitata di determinate misure di sicurezza o qualora le condizioni locali pregiudichino l'efficacia dei test.

9. INCHIESTE

9.1. Sono effettuate inchieste ogni qualvolta l'autorità competente accerti la necessità di procedere ad una nuova valutazione delle operazioni allo scopo di individuare e rimediare ad eventuali punti vulnerabili. Se viene individuato un punto vulnerabile l'autorità competente chiede l'attuazione di misure di protezione commisurate al rischio.

10. COMUNICAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ

10.1. Le attività di controllo della conformità sono oggetto di relazioni o registrazioni in un formato standardizzato che consenta di analizzare permanentemente le tendenze.

10.2. Il formato standardizzato comprende i seguenti elementi:

a) tipo di attività;

b) aeroporto, operatore o soggetto controllato;

c) data e ora dell'attività;

d) nome degli auditor che svolgono l'attività;

e) ambito dell'attività;

f) conclusioni, in rapporto alle corrispondenti disposizioni del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile;

g) classificazione del livello di conformità;

h) raccomandazioni di misure correttive, se del caso;

i) termini da osservare per l'effettuazione delle correzioni, se del caso.

10.3. Se sono state rilevate carenze l'autorità competente comunica le relative conclusioni all'aeroporto, agli operatori o ai soggetti controllati.

11. CLASSIFICAZIONE COMUNE DELLA CONFORMITÀ

11.1. Le attività di controllo della conformità valutano l'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile utilizzando il sistema armonizzato di classificazione della conformità riportato nell'appendice II.

12. CORREZIONE DELLE CARENZE

12.1. Le carenze individuate devono essere corrette prontamente. Se la correzione non può aver luogo in tempi rapidi si attuano misure compensative. Se il controllo complessivo dell'attuazione di una misura di sicurezza, a causa di guasti individuali o isolati, determina un livello di conformità "Conforme, ma si auspica un miglioramento", anche tali carenze devono essere corrette.

12.2. L'autorità competente chiede agli aeroporti, agli operatori o ai soggetti destinatari di attività di controllo della conformità di presentare, per approvazione, un piano d'azione finalizzato a correggere tutte le carenze descritte nelle relazioni, indicando i tempi necessari per l'attuazione degli interventi correttivi, nonché di darle conferma dell'avvenuta conclusione del processo di correzione.

13. ATTIVITÀ DI CONTROLLO AI FINI DELLA VERIFICA DELLE CORREZIONI

13.1. A seguito della conferma da parte dell'aeroporto, dell'operatore o del soggetto controllato che i richiesti interventi correttivi sono stati effettuati, l'autorità competente verifica la loro effettiva attuazione.

13.2. I controlli avvengono utilizzando il metodo di monitoraggio più adeguato.

14. DISPONIBILITÀ DI AUDITOR

14.1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'autorità competente disponga, direttamente o sotto la sua supervisione, di un numero sufficiente di auditor per l'esecuzione di tutte le attività di controllo della conformità.

15. CRITERI DI QUALIFICAZIONE PER GLI AUDITOR

15.1. Ciascuno Stato membro provvede affinché gli auditor che svolgono le loro funzioni in nome dell'autorità competente:

a) siano esenti da qualsiasi obbligo contrattuale o pecuniario nei confronti dell'aeroporto, dell'operatore o del soggetto da controllare; e

b) possiedano le competenze adeguate, compresa una sufficiente esperienza teorica e pratica nel settore di riferimento.

Gli auditor sono oggetto di una certificazione o di un riconoscimento di effetto equivalente da parte dell'autorità competente.

15.2. Gli auditor hanno le competenze seguenti:

a) comprensione delle misure di sicurezza correntemente in vigore e delle modalità con cui sono applicate alle operazioni oggetto di controllo, comprese:

— conoscenza dei principi di sicurezza;

— conoscenza dei compiti di supervisione;

— conoscenza dei fattori che influiscono sul comportamento umano;

b) conoscenza pratica delle tecniche e delle tecnologie inerenti la sicurezza;

c) conoscenza dei principi, delle procedure e delle tecniche di controllo della conformità;

d) conoscenza pratica delle operazioni oggetto di controllo;

e) comprensione del ruolo e delle competenze dell'auditor.

15.3. Gli auditor partecipano 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.

16. POTERI DEGLI AUDITOR

16.1. Gli auditor che svolgono attività di controllo dispongono di poteri sufficienti per ottenere le informazioni necessarie all'esecuzione dei loro compiti.

16.2. Gli auditor portano una prova di identità che li autorizza ad esercitare attività di controllo della conformità a nome dell'autorità competente e offre loro accesso a tutte le zone richieste.

16.3. Gli auditor sono abilitati a:

a) ottenere un accesso immediato a tutte le zone pertinenti ai fini del controllo, compresi gli aeromobili e gli edifici; e

b) imporre l'applicazione corretta delle misure di sicurezza o la loro ripetizione.

16.4. Tenuto conto dei poteri conferiti agli auditor, l'autorità competente agisce conformemente al punto 2.3 nei seguenti casi:

a) ostruzione o impedimento intenzionale delle mansioni di un auditor;

b) omessa comunicazione o rifiuto di comunicare informazioni richieste da un auditor;

c) comunicazione di informazioni false o ingannevoli ad un auditor con intento fraudolento; e

d) falsificazione dell'identità di un auditor con intento fraudolento.

17. MIGLIORI PRATICHE

17.1. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle migliori pratiche inerenti i programmi per il controllo della qualità, le metodologie di audit e agli auditor. La Commissione comunica queste informazioni agli Stati membri.

18. COMUNICAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ ALLA COMMISSIONE

18.1. Gli Stati membri presentano ogni anno una relazione alla Commissione sulle misure assunte per ottemperare agli obblighi ad essi imposti dal presente regolamento e sulla situazione della sicurezza aerea negli aeroporti situati sul loro territorio. Il periodo di riferimento di detta relazione va dal 1º gennaio al 31 dicembre di ogni anno. La relazione deve pervenire entro tre mesi dalla fine del periodo di riferimento.

18.2. Il contenuto della relazione è conforme all'appendice III e deve utilizzare il modello predisposto dalla Commissione.

18.3. La Commissione comunica agli Stati membri le principali conclusioni emerse dalle relazioni nazionali.

19. COMUNICAZIONE DEGLI EVENTI E DEGLI INCONVENIENTI DI SICUREZZA AEREA, DEGLI ATTI DI INTERFERENZA ILLECITA E DEI RELATIVI ATTI PREPARATORI

19.1. Qualora l'autorità competente individui o riceva informazioni in merito a un atto di interferenza illecita o a un inconveniente di sicurezza aerea verificatosi o in procinto di verificarsi che abbia o possa avere un grave impatto sul livello di sicurezza aerea nell'Unione o sul sistema internazionale di sicurezza aerea, ne informa quanto prima la Commissione. Fatte salve le norme nazionali sulla protezione delle informazioni pertinenti per la sicurezza nazionale, la notifica include tutte le informazioni fattuali pertinenti e disponibili utili per valutare se sia necessaria un'azione tempestiva al fine di mantenere o ripristinare il livello di sicurezza aerea nell'Unione e fornire la cooperazione e il coordinamento necessari a livello internazionale. Non appena riceve tali informazioni, la Commissione informa gli altri Stati membri.

19.2. Al fine di attuare le prescrizioni di cui al punto 3.2, lettere j) e k), e le disposizioni riportate di seguito, ogni Stato membro istituisce, a decorrere dal 1º gennaio 2028, un processo per la comunicazione, la classificazione, il trattamento, la conservazione, la protezione, l'analisi e l'aggregazione delle informazioni sugli inconvenienti di sicurezza aerea, sugli atti di interferenza illecita e sui relativi atti preparatori. Tale processo prevede un sistema di comunicazione obbligatorio e un sistema di comunicazione riservato e volontario e contiene prescrizioni dettagliate per garantire una comunicazione e un seguito efficaci ed efficienti, tra cui l'esecuzione e il coordinamento dei compiti successivi, nonché qualsiasi misura o decisione adottata dalle autorità pertinenti.

19.3. A decorrere dal 1º gennaio 2028 gli operatori e i soggetti responsabili dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile comunicano alle autorità pertinenti le informazioni sugli inconvenienti di sicurezza aerea. Gli inconvenienti di sicurezza sono designati da un funzionario o gestore della sicurezza per un evento di sicurezza segnalato sulla base dell'analisi dell'evento e della determinazione della necessità di ulteriori interventi. Un inconveniente di sicurezza può anche causare un atto di interferenza illecita, ed essere classificato come tale dall'autorità competente, che deve essere segnalato all'ICAO conformemente all'annesso 17 della convenzione di Chicago. A tale comunicazione obbligatoria si applicano i seguenti termini, a decorrere dal momento in cui l'evento sottostante è segnalato attraverso il sistema di comunicazione interna di cui al punto 19.4:

a) non appena possibile, ma al più tardi entro 24 ore, nel caso in cui l'inconveniente abbia un impatto grave e immediato sul livello di sicurezza aerea;

b) entro 72 ore, se l'inconveniente ha un impatto grave sul livello di sicurezza aerea;

c) su base mensile, nel caso di tutti gli altri inconvenienti.

19.4. A decorrere dal 1º gennaio 2028 gli operatori e i soggetti responsabili dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile istituiscono in modo pratico e tempestivo un sistema di comunicazione interna per la comunicazione di informazioni sugli eventi di sicurezza aerea. Tutto il personale degli operatori e dei soggetti responsabili dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile comunica le informazioni sugli eventi di sicurezza aerea attraverso tale sistema interno di comunicazione.

19.5. A decorrere dal 1º gennaio 2028 le autorità pertinenti e qualsiasi operatore o soggetto responsabile dell'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile designano almeno una persona o un servizio responsabile della comunicazione, compreso il controllo della qualità dei dati, al fine di migliorare la coerenza dei dati. Le prescrizioni in materia di assunzione e formazione delle persone designate per svolgere tali compiti sono stabilite nelle norme di attuazione adottate dalla Commissione conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del presente regolamento.

19.6. A decorrere dal 1º gennaio 2028 la comunicazione obbligatoria alle autorità pertinenti è effettuata utilizzando il modello di cui all'appendice IV e fa riferimento alla classificazione comune di cui all'appendice V. È possibile ricorrere anche alla comunicazione volontaria utilizzando il modello di cui all'appendice IV e facendo riferimento alla classificazione comune di cui all'appendice V.

19.7. A decorrere dal 1º gennaio 2028 le autorità pertinenti conservano le relazioni in una banca dati nazionale. La riservatezza delle informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea contenute nelle relazioni e delle relative analisi sono garantite conformemente alla legislazione applicabile dell'Unione e nazionale. A tal fine, ciascuno Stato membro stabilisce prescrizioni dettagliate per quanto riguarda l'accesso a tali informazioni nonché la loro protezione fisica e delle tecnologie dell'informazione.

19.8. A decorrere dal 1º gennaio 2028 ciascuno Stato membro stabilisce prescrizioni dettagliate per il trattamento e la conservazione delle relazioni al fine di impedire l'uso delle informazioni ivi contenute per fini diversi dalla sicurezza aerea e salvaguarda adeguatamente la riservatezza dell'identità dell'informatore e delle persone menzionate nella relazione, fatte salve le prescrizioni in materia di procedimenti penali, disciplinari o amministrativi previste dal diritto nazionale.

19.9. A decorrere dal 1º gennaio 2028 le autorità pertinenti stabiliscono e attuano procedure per condividere, sulla base del principio della necessità di sapere, le informazioni pertinenti contenute nelle relazioni e le azioni di follow-up per assistere altre autorità e agenzie nazionali, gli operatori aeroportuali, i vettori aerei e altri soggetti interessati, qualora ciò possa contribuire al mantenimento e al miglioramento della sicurezza aerea.

19.10. A decorrere dal 1º gennaio 2028, fatto salvo il punto 19.8, nel caso in cui le informazioni siano pertinenti per la sicurezza aerea, le autorità pertinenti possono condividerle con le autorità nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile, fatti salvi gli obblighi applicabili in materia di riservatezza, protezione e redazione, se del caso.

19.11. A decorrere dal 1º gennaio 2028, fatti salvi gli obblighi in materia di riservatezza e protezione previsti dalla legislazione dell'Unione e nazionale, a seconda dei casi, le autorità pertinenti condividono con la Commissione e gli altri Stati membri le informazioni pertinenti contenute nelle relazioni, qualora ciò possa contribuire a mantenere e migliorare la sicurezza aerea, anche in risposta a domande specifiche della Commissione o di altri Stati membri.

19.12. A decorrere dal 1º gennaio 2028, fatti salvi gli obblighi in materia di riservatezza e protezione previsti dalla legislazione dell'Unione e nazionale, a seconda dei casi, la Commissione e gli Stati membri possono condividere le informazioni pertinenti contenute nelle relazioni con le organizzazioni internazionali e con le autorità pertinenti di paesi terzi, ove ciò sia richiesto da accordi internazionali o qualora ciò possa contribuire a mantenere e migliorare la sicurezza aerea.

19.13. A decorrere dal 1º gennaio 2028, fatti salvi i punti 19.1 e 19.11, gli Stati membri presentano ogni anno alla Commissione una relazione contenente statistiche sulle relazioni ricevute, aggregate secondo la classificazione comune di cui all'appendice V, e la loro analisi. Il periodo di riferimento per la relazione è compreso tra il 1º gennaio e il 31 dicembre e termina sei mesi dopo il completamento del periodo di riferimento.

19.14. A decorrere dal 1º gennaio 2028 la Commissione condivide le principali conclusioni tratte dalle relazioni presentate a norma del punto 19.13 con il comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile e con il gruppo consultivo delle parti interessate sulla sicurezza dell'aviazione.

19.15. A decorrere dal 1º gennaio 2028, al fine di fornire un approccio armonizzato a livello dell'Unione, la Commissione può mettere a disposizione uno strumento delle tecnologie dell'informazione adeguato per sostenere l'attuazione delle prescrizioni di cui al presente capo, in coordinamento con gli Stati membri.

Appendice I

Elementi che devono figurare nella serie di misure di sicurezza direttamente connesse

Le serie di misure di sicurezza direttamente connesse di cui al punto 7.1 del presente allegato comprendono i seguenti elementi dell'allegato I e le corrispondenti disposizioni nei suoi atti di esecuzione adottati dalla Commissione conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del presente regolamento:

Punto 1 — Sicurezza degli aeroporti:

a) tutte le disposizioni del punto 1.1; oppure

b) tutte le disposizioni del punto 1.2 (eccettuate quelle relative ai tesserini di riconoscimento e ai lasciapassare dei veicoli); oppure

c) tutte le disposizioni del punto 1.2 relative ai tesserini di riconoscimento; oppure

d) tutte le disposizioni del punto 1.2 relative ai lasciapassare dei veicoli; oppure

e) tutte le disposizioni del punto 1.3 e gli elementi pertinenti del punto 12; oppure

f) tutte le disposizioni del punto 1.4; oppure

g) tutte le disposizioni del punto 1.5; oppure

h) tutte le disposizioni del punto 1.7 e gli elementi pertinenti del punto 11.

Punto 2 — Aree delimitate aeroportuali:

tutte le disposizioni di tale punto.

Punto 3 — Sicurezza degli aeromobili:

a) tutte le disposizioni del punto 3.1; oppure

b) tutte le disposizioni del punto 3.2.

Punto 4 — Passeggeri e bagagli a mano:

a) tutte le disposizioni del punto 4.1 e gli elementi pertinenti del punto 12; oppure

b) tutte le disposizioni del punto 4.2; oppure

c) tutte le disposizioni del punto 4.3.

Punto 5 — Bagaglio da stiva:

a) tutte le disposizioni del punto 5.1 e gli elementi pertinenti del punto 12; oppure

b) tutte le disposizioni del punto 5.2; oppure

c) tutte le disposizioni del punto 5.3.

Punto 6 — Merci e posta:

a) tutte le disposizioni relative ai controlli di sicurezza, ai controlli (screening) e al trasporto applicati da un agente regolamentato e gli elementi pertinenti di cui al punto 12; oppure

b) tutte le disposizioni relative ai controlli di sicurezza e al trasporto applicate da mittenti conosciuti; oppure

c) tutte le disposizioni relative ai controlli di sicurezza e al trasporto applicate da trasportatori approvati; oppure

d) tutte le disposizioni relative alla protezione delle merci e della posta negli aeroporti.

Punto 7 — Posta e materiali dei vettori aerei:

tutte le disposizioni di tale punto.

Punto 8 — Forniture di bordo:

tutte le disposizioni di tale punto e gli elementi pertinenti del punto 12.

Punto 9 — Forniture per l'aeroporto:

tutte le disposizioni di tale punto e gli elementi pertinenti del punto 12.

Punto 10 — Misure per la sicurezza in volo:

tutte le disposizioni di tale punto.

Punto 11 — Selezione e addestramento del personale:

a) tutte le disposizioni relative alla selezione del personale presso un aeroporto, un operatore, un vettore aereo o un soggetto; oppure

b) tutte le disposizioni relative all'addestramento del personale presso un aeroporto, un operatore, un vettore aereo o un soggetto.

Appendice II

Sistema armonizzato di classificazione della conformità

Per valutare l'attuazione del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile si applica la seguente classifica della conformità.

	Audit di sicurezza	Ispezione	Test
Pienamente conforme	√	√	√
Conforme, ma si auspica un miglioramento	√	√	√
Non conforme	√	√	√
Non conforme, con presenza di gravi carenze;	√	√	√
Non applicabile	√	√	
Non confermato	√	√	√

Appendice III

Contenuto della relazione da trasmettere alla Commissione

1. **Struttura organizzativa, competenze e risorse**

   a) Struttura dell'organizzazione preposta al controllo della qualità, competenze e risorse, compresi i progetti di modifiche future in progetto [cfr. punto 3.2, lettera a)].

   b) Numero di auditor — attuale e programmato (cfr. punto 14).

   c) Addestramento completato dagli auditor (cfr. punto 15.2).

2. **Attività di controllo delle operazioni**

   Tutte le attività di controllo effettuate, con indicazione di:

   a) tipo (audit di sicurezza, ispezione iniziale, ispezione di controllo, test, altro);

   b) aeroporti, operatori e soggetti controllati;

   c) ambito;

   d) frequenza; e

   e) totale uomini/giorno passati sul posto.

3. **Attività di correzione delle carenze**

   a) Situazione riguardante le attività di correzione delle carenze.

   b) Principali attività intraprese o previste (ad esempio, creazione di nuovi posti, acquisto di attrezzature, lavori di costruzione) e progressi compiuti nelle correzioni.

   c) Misure di esecuzione impiegate [cfr. punto 3.2, lettera f)].

4. **Dati e tendenze generali**

   a) Totale nazionale annuo del traffico passeggeri e merci e numero totale di movimenti di aeronavi.

   b) Elenco degli aeroporti, per categoria.

   c) Numero dei vettori aerei in attività a partire dal territorio nazionale per categoria (vettori nazionali, dell'Unione, di Stati terzi).

   d) Numero di agenti regolamentati.

   e) Numero di mittenti conosciuti.

   f) Numero di trasportatori approvati.

   g) Numero di fornitori regolamentati (per le forniture per l'aeroporto e di bordo).

   h) Numero approssimativo di altri soggetti con responsabilità nel settore della sicurezza aerea (società di assistenza a terra, società addette alla sicurezza, fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto e di bordo).

5. **Situazione concernente la sicurezza aerea negli aeroporti**

   Contesto generale della situazione della sicurezza aerea nello Stato membro.

Appendice IV

Modello per la comunicazione di informazioni sugli eventi e gli inconvenienti di sicurezza ([1])

Data e ora o periodo esatti ([2]) dell'evento: …/…/…

Data della comunicazione ([3]): …/…/…

Ubicazione dell'evento ([4]):

Nome della società e/o della persona che effettua la comunicazione (se possibile ([5])):

Descrizione dell'evento:

Azioni immediate intraprese e da chi ([6]):

Settore interessato della sicurezza aerea:

sicurezza dell'area lato terra; passeggeri e bagaglio a mano; personale ed equipaggio; controllo d'accesso; bagaglio da stiva; forniture di bordo; forniture per l'aeroporto; protezione dell'aeromobile a terra; misure per la sicurezza in volo dell'aeromobile; merci e posta; controllo del traffico aereo; informazione e tecnologie digitali; sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS)/velivolo senza equipaggio (UAV)/sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS); armi lanciabili a distanza di sicurezza (o "stand-off", ad esempio MANPAD ecc.); laser; informazioni sulla sicurezza aerea; aviazione generale/aeroclub

Effetto o potenziale effetto sulla sicurezza ([7]):

Eventuali altre osservazioni/proposte/informazioni ([8]):

Recapito (e-mail, numero di telefono):

([1]) Ai fini del modello, per «evento» si intendono gli eventi e gli inconvenienti di sicurezza aerea.
([2]) Nel caso in cui non sia possibile stabilire la data e l'ora esatte.
([3]) Se diversa dalla data in cui si è verificato l'evento.
([4]) Nome ed eventualmente codice IATA/ICAO dell'aeroporto, nonché il settore in cui si è verificato l'evento.
([5]) Il nome della persona fisica che effettua la comunicazione può essere omesso.
([6]) Ad esempio informare le autorità di contrasto locali e/o le autorità aeroportuali in merito alla situazione.
([7]) Per determinare dal punto di vista dell'informatore in che modo viene influenzato il livello di sicurezza aerea.
([8]) Questa sezione può includere ulteriori informazioni auspicabili da parte dell'informatore, ad esempio per quanto riguarda la valutazione preliminare del rischio; azioni volte a limitare l'effetto sulla sicurezza aerea; azioni correttive (se del caso); e stato del fascicolo all'interno della società (se del caso).

Appendice V

Classificazione comune degli eventi e degli inconvenienti di sicurezza ([1])

Classe ([1])	Categoria ([2])
Sicurezza dell'area lato terra	Scoperta o utilizzo di ordigni esplosivi improvvisati (IED) o di dispositivi incendiari improvvisati (IID) trasportati da un veicolo
	Scoperta o uso di IED/IID consegnati da individui
	Attacco armato
	Elementi incustoditi/sospetti (anche applicabili nell'area lato volo)
	Attacco chimico, biologico e radiologico (CBR)
	Danni alle infrastrutture critiche/ai punti vulnerabili
	Comportamento sospetto
	Perturbazioni non pianificate, compresi falsi allarmi o allarmi bomba
Passeggeri e bagaglio a mano	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
	Carenza nel processo di controllo (screening) presso i punti di controllo di sicurezza
	Mescolanza di passeggeri sottoposti a controllo (screening) e passeggeri non sottoposti a controllo (screening)
	Comportamento sospetto
Personale ed equipaggio	Carenza nel processo di controllo (screening) presso i punti di controllo di sicurezza
	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
	Sabotaggio
	Persone interne che eludono i controlli di sicurezza
	Tentativo deliberato di eludere il regime di verifica/controllo dei precedenti personali
Controlli d'accesso	Violazione o tentativo di violazione del perimetro
	Accesso non autorizzato all'area sterile o ad altra area controllata (escluso il personale)
	Accesso non autorizzato/non accompagnato all'interno dell'area sterile (personale)
	Comportamento sospetto del personale
	Carenza nel sistema dei controlli d'accesso
	Carenza nel sistema di rilascio del documento di riconoscimento
	Carenza nel sistema di controllo d'accesso al veicolo, compresa l'applicazione dei controlli di sicurezza e/o il controllo (screening) degli occupanti e dei veicoli
Bagaglio da stiva	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
	Carenza nella protezione del bagaglio da stiva sottoposto a controllo (screening)

([1]) L'appendice V può anche fungere da strumento per classificare i dati di sicurezza e sostenere lo sviluppo di definizioni degli eventi pertinenti.

Classe ([1])	Categoria ([2])
	Elementi di prova della manomissione del bagaglio da stiva sottoposto a controllo (screening)
	Carenza nel sistema o processo di controllo (screening) del bagaglio da stiva (compreso il riconcilio di bagagli e passeggeri)
	Carenza nel processo di trasporto delle armi spedite
Forniture di bordo	Accesso non autorizzato all'infrastruttura per le forniture di bordo
	Carenza nella protezione delle forniture sicure
	Elementi di prova della manomissione delle forniture di bordo sicure
	Carenza nell'applicazione dei controlli di sicurezza
	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
Forniture per l'aeroporto	Accesso non autorizzato all'infrastruttura
	Carenze nella protezione delle forniture sicure
	Elementi di prova della manomissione delle forniture per l'aeroporto sicure
	Carenza nell'applicazione dei controlli di sicurezza
	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
Protezione dell'aeromobile a terra	Passeggero non autorizzato a bordo dell'aeromobile
	Personale non autorizzato a bordo dell'aeromobile
	Carenza nell'ispezione/controllo di sicurezza dell'aeromobile
	Carenza nelle misure di protezione degli aeromobili, anche nel caso in cui gli aeromobili siano parcheggiati durante la notte
	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID nella cabina o nella stiva dell'aeromobile
Misure per la sicurezza in volo dell'aeromobile	Passeggeri molesti (da considerare e comunicare solo per i livelli 3 e 4 (cfr. manuale per la sicurezza aerea dell'ICAO)]
	Carenza nel processo/nella protezione della porta della cabina di pilotaggio
	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
	Attacco CBR
	Dirottamento in volo
	Allarme bomba in volo
Merci e posta	Accesso non autorizzato all'infrastruttura di controllo (screening) delle merci
	Carenza nel processo di controllo (screening)
	Scoperta o uso di articoli vietati/IED/IID
	Carenza nella protezione delle merci sicure
	Elementi di prova della manomissione delle merci sicure
	Carenza nel processo di accettazione

Classe ([1])	Categoria ([2])
	Attività sospetta
	Notifica di "Divieto di carico" nell'ambito dei regimi PLACI
Controllo del traffico aereo	Attacco armato contro l'infrastruttura di controllo del traffico aereo (ATC)
	Distruzione o danneggiamento degli ausili alla navigazione aerea
	Accesso non autorizzato
Informazione e tecnologie digitali	Attacco contro il sistema o i sistemi dell'aeromobile
	Attacco contro il sistema o i sistemi di gestione del traffico aereo (ATM)
	Attacco contro il sistema o i sistemi aeroportuali
	Attacco contro altri sistemi e dati critici
Sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS) /	Incursione non autorizzata nello spazio aereo controllato
Velivolo senza equipaggio (UAV)/	Quasi incidente/incontro con aeromobile in volo
Sistema aereo a pilotaggio remoto (RPAS)	Impatto/collisione con aeromobile in volo
	Avvistamento dall'aeromobile/aeroporto
	I velivoli senza equipaggio (UAV) hanno causato una minaccia agli aeromobili
	Gli UAV hanno causato una minaccia alle infrastrutture aeroportuali
	Gli UAV hanno causato una minaccia ai passeggeri
Armi lanciabili a distanza di sicurezza (o "stand-off", ad esempio MANPAD ecc.)	Attacco a un aeromobile o a un'infrastruttura aeroportuale
	Avvistamento segnalato
Laser	Attacco a un aeromobile o a un'infrastruttura aeroportuale
	Avvistamento segnalato
	Attività sospetta
Informazioni sulla sicurezza aerea	Carenza nella protezione delle informazioni sensibili in materia di sicurezza aerea
	Perdita di integrità e disponibilità dei sistemi di informazione
Aviazione generale/aeroclub;	Accesso non autorizzato
	Scoperta di articoli vietati/IED/IID

([1]) Classe: descrive l'ambito cui si riferisce l'inconveniente di sicurezza, come «controlli d'accesso», «bagaglio da stiva» o «merce/posta». Gli identificativi scelti sono già comunemente utilizzati nell'annesso 17 dell'ICAO e nel manuale per la sicurezza aerea (doc. 8973) e dovrebbero essere facili da consultare per i soggetti, nonché pertinenti per le autorità ai fini delle valutazioni.

([2]) Categoria: indica una descrizione più specifica dell'inconveniente di sicurezza in questione. Le categorie differiscono da una classe all'altra, in quanto i possibili inconvenienti di sicurezza variano a seconda del processo di sicurezza aerea cui si riferiscono. Ad esempio, la classe «protezione dell'aeromobile a terra» comprende la categoria «carenza nell'ispezione/nel controllo di sicurezza dell'aeromobile», mentre la classe «bagaglio da stiva» comprende la categoria «carenza nella protezione del bagaglio da stiva sottoposto a controllo (screening)». Vi sarebbe anche una categoria «altro» per gli inconvenienti che possono essere troppo rari per giustificare una categoria distinta o che possono essere considerati una nuova minaccia o vulnerabilità. Tuttavia questa opzione dovrebbe essere utilizzata solo quando nessuna delle altre categorie sembra appropriata.»