



Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 della Commissione, del 12 maggio 2017, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza aerea** ⁽¹⁾ 1
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/816 della Commissione, del 12 maggio 2017, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 69

DECISIONI

- ★ **Decisione (UE) 2017/817 del Consiglio, dell'11 maggio 2017, che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione mondiale del commercio in merito alla modifica del paragrafo C, punto ii), dell'allegato 3 dell'accordo OMC relativo alla frequenza degli esami delle politiche commerciali dell'OMC e alla modifica del regolamento interno dell'organo di esame delle politiche commerciali** 71
- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2017/818 del Consiglio, dell'11 maggio 2017, recante una raccomandazione per la proroga del controllo temporaneo alle frontiere interne in circostanze eccezionali in cui è a rischio il funzionamento globale dello spazio Schengen** 73
- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2017/819 della Commissione, del 12 maggio 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri** [notificata con il numero C(2017) 3331]⁽¹⁾ 76

RACCOMANDAZIONI

- ★ **Raccomandazione (UE) 2017/820 della Commissione, del 12 maggio 2017, relativa a controlli di polizia proporzionati e alla cooperazione di polizia nello spazio Schengen** 79

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/815 DELLA COMMISSIONE

del 12 maggio 2017

recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza aerea

(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) L'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione ⁽²⁾ ha dimostrato la necessità di apportare piccole modifiche alle modalità di esecuzione di determinate norme fondamentali comuni. Le modifiche proposte nei testi allegati non stabiliscono nuovi requisiti sostanziali ma agevolano l'applicazione pratica delle misure di sicurezza aerea dell'UE e sono basate sui contributi ricevuti dagli Stati membri e dalle parti interessate in materia di sicurezza aerea.
- (2) Si tratta della necessità di chiarire, armonizzare o semplificare talune misure specifiche in materia di sicurezza aerea al fine di migliorare la certezza del diritto, standardizzare l'interpretazione comune della legislazione e garantire ulteriormente la migliore applicazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea.
- (3) Le modifiche riguardano l'attuazione di un numero limitato di misure relative alla sicurezza aeroportuale, alla sicurezza degli aeromobili, al controllo (*screening*) di prodotti liquidi, aerosol e gel, ai bagagli da stiva, a merci e posta, alle provviste di bordo, alla selezione e formazione del personale e alle attrezzature di sicurezza.
- (4) In seguito all'entrata in vigore del presente regolamento dovrebbe essere vietata agli agenti regolamentati la designazione di ulteriori mittenti responsabili, come raccomandato nella lettera agli Stati 16/85 dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Prima di perdere il proprio status, al più tardi il 30 giugno 2021, i mittenti responsabili designati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento dovrebbero avere la possibilità di diventare agenti regolamentati o mittenti conosciuti.
- (5) È quindi opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per la sicurezza dell'aviazione civile,

⁽¹⁾ GUL 97 del 9.4.2008, pag. 72.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GUL 299 del 14.11.2015, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° giugno 2017.

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

Fatto a Bruxelles, il 12 maggio 2017

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è così modificato:

1) il punto 1.0.3 è sostituito dal seguente:

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

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

2) il punto 1.1.3.1 è sostituito dal seguente:

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

3) al punto 1.2.6.2 il secondo comma è soppresso;

4) il punto 1.2.6.3 è sostituito dal seguente:

«1.2.6.3. Un lasciapassare elettronico per veicoli deve:

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

b) essere collegato all'utente del veicolo registrato tramite una banca dati sicura di registrazione dei veicoli.

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

5) il punto 1.3.1.8 è sostituito dal seguente:

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

6) è aggiunto il seguente punto 1.3.1.9:

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

7) il punto 1.6.4 è sostituito dal seguente:

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

8) il punto 3.0.6 è sostituito dal seguente:

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

9) sono aggiunti i seguenti punti 3.0.7 e 3.0.8:

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

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

10) il punto 4.1.3.1 è sostituito dal seguente:

«4.1.3.1. Ai LAG trasportati da passeggeri può essere applicata un'esenzione dallo screening con sistemi LEDS all'ingresso nell'area sterile qualora:

- a) i LAG si trovino in singoli contenitori di capacità non superiore a 100 millilitri o equivalente, inseriti in un sacchetto di plastica trasparente e richiudibile di capacità non superiore a 1 litro, in cui il contenuto entri comodamente e che sia completamente chiuso;
- b) i LAG siano stati sigillati in un apposito sacchetto STEB al momento dell'acquisto nell'area lato volo dell'aeroporto.»;

11) il punto 4.1.3.2 è sostituito dal seguente:

«4.1.3.2. L'apposito sacchetto STEB di cui al punto 4.1.3.1, lettera b), deve:

- a) essere chiaramente identificabile come STEB dell'aeroporto in questione; nonché
- b) mostrare all'interno la prova che l'acquisto è avvenuto nell'aeroporto in questione e nel corso delle tre ore precedenti; nonché
- c) rispettare le disposizioni supplementari stabilite nella decisione di esecuzione C(2015) 8005 della Commissione.»;

12) il punto 4.1.3.3 è sostituito dal seguente:

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

13) è aggiunto il seguente punto 4.1.3.4:

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

14) il punto 5.4.3 è sostituito dal seguente:

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

15) al punto 6.2.1.5 il secondo comma è soppresso;

16) il punto 6.3.2.2 è sostituito dal seguente:

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

17) il punto 6.3.2.4 è sostituito dal seguente:

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

18) il punto 6.3.2.6, lettera e), è sostituito dal seguente:

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

- i) «KC», che significa ricevuto da un mittente conosciuto (known consignor); oppure
- ii) «AC», che significa ricevuto da un mittente responsabile (account consignor); oppure
- iii) «RA», che significa selezionato da un agente regolamentato (regulated agent); oppure
- iv) gli strumenti o le modalità di screening utilizzati, come segue:
 - ispezione manuale (PHS);
 - apparecchiature a raggi X (XRY);
 - sistemi EDS (EDS);
 - cani antiesplosivo (EDD);
 - dispositivi ETD (ETD);

- controllo visivo (VCK);
 - dispositivi per la rilevazione dei metalli (CMD);
 - qualsiasi altra modalità (AOM) in conformità al punto 6.2.1.6, specificando la modalità utilizzata; oppure
- v) i motivi per applicare alla spedizione l'esenzione dallo screening;»;

19) al punto 6.4.1.2 le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

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

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

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

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

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

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

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

20) al punto 6.4.1.6 il secondo comma è soppresso;

21) i punti da 6.5.1 a 6.5.4 sono sostituiti dai seguenti:

- «6.5.1. L'agente regolamentato deve mantenere una banca dati di tutti i mittenti responsabili che ha designato fino al 1° giugno 2017 contenente le seguenti informazioni:

- i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide; nonché
- la natura dell'attività svolta; nonché
- i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza; nonché
- il numero di partita IVA o il numero di iscrizione nel registro delle imprese; nonché
- la «Dichiarazione di impegni — mittente responsabile» firmata di cui all'appendice 6-D.

Laddove il mittente responsabile sia titolare di un certificato AEO di cui all'articolo 14 bis, punto 1), lettera b) o c), del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, il numero di certificato AEO deve essere mantenuto nella banca dati di cui al primo comma.

La banca dati deve essere a disposizione dell'autorità competente a fini ispettivi.

- 6.5.2. Qualora per un periodo di due anni non vi sia alcuna attività relativa al trasporto aereo di merce o posta per conto del mittente responsabile, lo status di mittente responsabile decade.
- 6.5.3. Se l'autorità competente o l'agente regolamentato ritiene che il mittente responsabile non osservi più le istruzioni contenute nell'appendice 6-D, l'agente regolamentato deve immediatamente revocare lo status di mittente responsabile. Lo status di ogni mittente responsabile designato da un agente regolamentato decade il 30 giugno 2021.
- 6.5.4. Se, per una qualsiasi ragione, i controlli di sicurezza specificati nelle «Istruzioni sulla sicurezza aerea per mittenti responsabili» non sono stati effettuati su una spedizione o se la spedizione non è stata originata sotto la specifica responsabilità del mittente responsabile, quest'ultimo deve segnalare chiaramente questa circostanza all'agente regolamentato in modo che possa essere applicato il punto 6.3.2.3.»;

22) i punti 6.5.5 e 6.5.6 sono soppressi;

23) al punto 6.6.2 il titolo è sostituito dal seguente:

«Protezione di merci e posta durante le operazioni di handling, stoccaggio e carico su un aeromobile»;

24) il punto 6.6.2.2 è sostituito dal seguente:

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

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

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

25) i punti 6.8.2.3 e 6.8.2.4 sono sostituiti dai seguenti:

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

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

26) il punto 6.8.2.5 è soppresso;

27) il punto 6.8.3.1 è sostituito dal seguente:

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

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

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

c) un mittente responsabile (AC3) sotto la responsabilità dell'ACC3 o di un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3) abbia effettuato i controlli di sicurezza previsti sulla spedizione e questa sia stata protetta da interferenze illecite dal momento dell'esecuzione dei controlli di sicurezza fino al caricamento a bordo e non sia trasportata in un aeromobile adibito al trasporto di passeggeri; oppure

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

L'opzione c) è valida fino al 30 giugno 2021.»;

28) i punti 6.8.3.4 e 6.8.3.5 sono sostituiti dai seguenti:

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

- 6.8.3.5. L'ACC3 o RA3 che accetta una spedizione deve stabilire se il vettore aereo o il soggetto da cui riceve la spedizione sia un altro ACC3, RA3 o un KC3 come segue:
- verificando se nei documenti di accompagnamento è indicato il codice alfanumerico identificativo unico del soggetto che consegna la spedizione; nonché
 - confermando che il vettore aereo o il soggetto che consegna la spedizione è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per l'aeroporto o il sito specificato, a seconda dei casi.

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

29) sono aggiunti i seguenti punti 6.8.3.6 e 6.8.3.7:

«6.8.3.6. Dopo aver effettuato i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.8.3.1 a 6.8.3.5, l'ACC3 o l'agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3) che agisce per suo conto deve provvedere affinché i documenti di accompagnamento, sotto forma di lettera di trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo, indichino almeno:

- il codice alfanumerico identificativo unico dell'ACC3; nonché
- lo status 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 aerea UE (RA3); nonché
- il codice identificativo unico della spedizione, ad esempio il numero della lettera di trasporto aereo house o master, se del caso; nonché
- il contenuto della spedizione; nonché
- i motivi del rilascio dello status di sicurezza, compresi i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per l'esenzione della spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione (CSD).

6.8.3.7. In assenza dell'agente regolamentato di un paese terzo di cui al punto 6.8.3.6, lettera b), la dichiarazione sullo status di sicurezza può essere rilasciata dall'ACC3 o da un vettore aereo proveniente da uno dei paesi terzi riportati nelle appendici 6-Fi o 6-Fii.»;

30) i punti 6.8.4 e 6.8.5 sono sostituiti dai seguenti:

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

6.8.4.1. I soggetti di paesi terzi che facciano parte, o intendano fare parte, della catena logistica di un vettore aereo avente lo status di ACC3, possono essere designati «agente regolamentato di paese terzo» (RA3) o «mittente conosciuto di paese terzo» (KC3).

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

- all'autorità competente dello Stato membro responsabile della designazione ACC3 di un vettore aereo nell'aeroporto del paese terzo in cui il richiedente tratta merci con destinazione UE; oppure
- qualora non esista un vettore aereo designato ACC3 in tale paese, all'autorità competente dello Stato membro responsabile dell'approvazione del validatore della sicurezza aerea UE che effettua o ha effettuato la convalida.

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

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

- 6.8.4.4. La designazione RA3 o KC3 di un soggetto in funzione delle sue operazioni merci e posta («pertinenti operazioni merci») deve essere basata sui seguenti aspetti:
- a) la nomina di una persona avente la responsabilità generale per conto del soggetto ai fini dell'attuazione delle disposizioni di sicurezza per merci o posta in relazione alle pertinenti operazioni merci; nonché
 - b) una relazione di convalida della sicurezza aerea UE, che confermi l'attuazione delle misure di sicurezza.
- 6.8.4.5. L'autorità competente assegna al RA3 o KC3 designato un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard che identifica il soggetto e il paese terzo per il quale è stato designato per attuare le disposizioni di sicurezza per merci e posta destinate all'Unione.
- 6.8.4.6. La designazione è valida a partire dalla data in cui l'autorità competente ha inserito i dati del soggetto nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per un periodo massimo di tre anni.
- 6.8.4.7. Un soggetto incluso come RA3 o KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica è riconosciuto in tutti gli Stati membri per le operazioni di trasporto di merci o posta dall'aeroporto di un paese terzo verso l'Unione effettuate da un ACC3.
- 6.8.4.8. Le designazioni RA3 e KC3 rilasciate prima del 1° giugno 2017 scadono dopo cinque anni dal loro rilascio e in ogni caso non oltre il 31 marzo 2020.
- 6.8.4.9. Su richiesta dell'autorità competente incaricata della loro approvazione, i validatori della sicurezza aerea UE devono mettere a disposizione i dettagli contenuti nella parte 1 della lista di controllo di cui all'appendice 6-C2 o 6-C4, a seconda dei casi, per ciascun soggetto designato, al fine di redigere un elenco consolidato dei soggetti designati dai validatori della sicurezza aerea UE.
- 6.8.5. Convalida degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti**
- 6.8.5.1. Al fine di essere designati quali agenti regolamentati o mittenti conosciuti con convalida ai fini della sicurezza aerea UE, i soggetti di paesi terzi devono ottenere la convalida secondo una delle seguenti due opzioni:
- a) il programma di sicurezza dell'ACC3 deve contenere informazioni dettagliate sui controlli di sicurezza realizzati per suo conto da soggetti di paesi terzi dai quali accetta direttamente merci o posta per il trasporto nell'Unione. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE dell'ACC3 deve convalidare i controlli di sicurezza effettuati da tali soggetti; oppure
 - b) i soggetti di paesi terzi devono sottoporre le pertinenti attività di handling di merci alla convalida ai fini della sicurezza aerea UE a intervalli non superiori a tre anni. La convalida ai fini della sicurezza aerea UE consiste in:
 - i) un'ispezione del programma di sicurezza del soggetto che ne comprovi la pertinenza e la completezza in relazione a tutte le operazioni svolte; nonché
 - ii) una verifica in loco relativa all'attuazione delle misure di sicurezza aerea per quanto riguarda le operazioni merci interessate.
- Per gli agenti regolamentati di paesi terzi la relazione di convalida consiste nella dichiarazione di impegni di cui all'appendice 6-H2 e nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C2, mentre per i mittenti conosciuti di paesi terzi nella dichiarazione di impegni di cui all'appendice 6-H3 e nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C4. La relazione di convalida deve comprendere anche la dichiarazione del validatore della sicurezza aerea UE di cui all'appendice 11-A.
- 6.8.5.2. Una volta completata la convalida ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.5.1, lettera b), il validatore della sicurezza aerea UE trasmette la relazione di convalida all'autorità competente e ne invia una copia al soggetto che ha ricevuto la convalida.
- 6.8.5.3. Un'attività di monitoraggio della conformità effettuata dall'autorità competente di uno Stato membro o dalla Commissione può essere considerata una convalida ai fini della sicurezza aerea UE a condizione che copra tutte le aree specificate nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C2 o 6-C4, a seconda dei casi.

- 6.8.5.4. L'ACC3 deve mantenere una banca dati per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto che è stato sottoposto a convalida ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.5.1 e dal quale accetta direttamente merci o posta per il trasporto nell'Unione, contenente quantomeno le informazioni riportate di seguito:
- a) i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide; nonché
 - b) la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commerciali sensibili; nonché
 - c) i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza; nonché
 - d) il numero di iscrizione della società nel registro delle imprese, se del caso; nonché
 - e) se disponibile, la relazione di convalida; nonché
 - f) il codice alfanumerico identificativo unico assegnato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Se del caso, la banca dati deve contenere le informazioni di cui sopra per ciascun mittente responsabile sotto la propria responsabilità, conformemente al punto 6.8.3.1, lettera c), dal quale l'ACC3 accetta direttamente merci o posta per il trasporto nell'Unione.

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

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

- 6.8.5.5. Un soggetto che tratta merce o posta aerea e che gestisce una rete di diversi siti in paesi terzi può ottenere un'unica designazione come agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE per tutti i siti della rete, purché:
- a) le operazioni relative alla sicurezza aerea della rete, compresi i servizi di trasporto tra siti, siano coperte da un unico programma di sicurezza o da programmi di sicurezza standardizzati; nonché
 - b) l'attuazione del programma o dei programmi di sicurezza sia soggetta ad un unico programma interno di controllo della qualità in materia di sicurezza equivalente alla convalida ai fini della sicurezza aerea UE; nonché
 - c) prima della designazione della rete come agente regolamentato della sicurezza aerea UE, i seguenti siti del soggetto siano stati sottoposti a una convalida ai fini della sicurezza aerea UE:
 - i) il sito o i siti dal quale le merci o la posta sono consegnate direttamente a un ACC3, e
 - ii) almeno due o, se più numerosi, il 20 % dei siti della rete, a partire dai quali le merci o la posta sono trasferite al sito o ai siti menzionati al punto i); e
 - iii) tutti i siti ubicati nei paesi terzi di cui all'appendice 6-I dell'allegato della decisione C(2015) 8005 della Commissione.

Per mantenere la designazione di agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE per tutti i siti della rete non ancora convalidati entro il 30 giugno 2018, nel corso di ogni anno successivo all'anno di designazione almeno altri due o, se più numerosi, il 20 % dei siti da cui le merci o la posta sono trasferite al sito o ai siti menzionati al punto i), devono essere sottoposti a una convalida ai fini della sicurezza aerea UE fino a quando tutti i siti saranno stati convalidati.

Un validatore della sicurezza aerea UE stabilisce la tabella di marcia nella quale è elencato l'ordine dei siti da convalidare ogni anno selezionati su base casuale. La tabella di marcia è stabilita in modo autonomo dal soggetto che gestisce la rete e non può essere modificata da tale soggetto. Essa costituisce parte integrante della relazione di convalida sulla base della quale la rete viene designata in quanto agente regolamentato di paese terzo con convalida UE.

Una volta sottoposto alla convalida ai fini della sicurezza aerea UE, un sito della rete viene considerato agente regolamentato di paese terzo in conformità al punto 6.8.4.2.

6.8.5.6. Qualora dalla convalida ai fini della sicurezza aerea UE di un sito della rete di cui al punto 6.8.5.5, lettera c), punto ii), emerga che il sito non ha conseguito la conformità agli obiettivi riportati nella lista di controllo di cui all'appendice 6-C2, le merci e la posta provenienti da tale sito devono essere sottoposte a screening in un sito designato quale agente regolamentato di paese terzo a norma del punto 6.8.4.2 fino a quando una convalida ai fini della sicurezza aerea UE non confermi la conformità agli obiettivi della lista di controllo.

6.8.5.7. I punti da 6.8.5.5 a 6.8.5.6 hanno validità fino al 30 giugno 2018.»;

31) è aggiunto il seguente punto 6.8.6:

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

6.8.6.1. *Non conformità*

1. Se la Commissione o un'autorità competente identifica una carenza grave legata a un'operazione di un ACC3, un RA3 o un KC3 che può avere un impatto significativo sul livello generale della sicurezza aerea dell'Unione, essa:
 - a) ne informa sollecitamente il vettore aereo o il soggetto interessato, chiedendo di formulare osservazioni e di adottare misure adeguate per porre rimedio alla carenza grave; nonché
 - b) ne informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione.
2. Se l'ACC3, l'RA3 o il KC3 non pone rimedio alla carenza grave entro uno specifico periodo di tempo o se non risponde alla richiesta di cui al punto 6.8.6.1, lettera a), l'autorità o la Commissione:
 - a) sospende lo status di ACC3, RA3 o KC3 dell'operatore o del soggetto nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica; oppure
 - b) chiede all'autorità competente responsabile della designazione di sospendere lo status di ACC3, RA3 o KC3 dell'operatore o del soggetto nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

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

3. Un vettore aereo o un soggetto il cui status di ACC3, RA3 o KC3 sia stato sospeso in conformità al punto 6.8.6.1.2 non può essere reinserito o incluso nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica finché non abbia avuto luogo una nuova designazione ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.1 o 6.8.4.
4. Se un vettore aereo o un soggetto non detiene più lo status di ACC3, RA3 o KC3, le autorità competenti devono adottare le misure adeguate al fine di garantire che altri ACC3, RA3 o KC3 soggetti alla loro responsabilità e che operano nella catena logistica del vettore aereo o del soggetto che ha perso il proprio status mantengano la conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.

6.8.6.2. *Revoca della designazione*

1. L'autorità competente che ha designato l'ACC3, l'RA3 o il KC3 è responsabile della cancellazione dei rispettivi dati dalla «banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica»:
 - a) su richiesta o in accordo con il vettore aereo o il soggetto; oppure
 - b) se un ACC3, RA3 o KC3 non effettua le pertinenti operazioni merci e non risponde a una richiesta di osservazioni o ostacola in altro modo la valutazione dei rischi per l'aviazione.
2. Se un vettore aereo o un soggetto non detiene più lo status di ACC3, RA3 o KC3, le autorità competenti devono adottare le misure adeguate al fine di garantire che altri ACC3, RA3 o KC3 soggetti alla loro responsabilità e che operano nella catena logistica del vettore aereo o del soggetto che ha perso il proprio status mantengano la conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.»;

32) le appendici 6-C2, 6-C3 e 6-C4 sono sostituite dalle seguenti:

«APPENDICE 6-C2

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

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

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

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

La lista di controllo è lo strumento di cui si avvale il validatore della sicurezza aerea UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE ⁽²⁾ dal soggetto che ha presentato domanda di designazione RA3 o sotto la sua responsabilità. La lista di controllo va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera a), di tale allegato, il validatore della sicurezza aerea UE deve servirsi della lista di controllo dell'ACC3.

La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco. La relazione di convalida deve comprendere almeno le seguenti parti integranti:

- la lista di controllo completa firmata dal validatore della sicurezza aerea UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida; nonché
- la dichiarazione di impegni [appendice 6-H2 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché
- una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza aerea UE.

L'integrità della relazione di convalida deve essere comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza aerea UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida.

Il RA3 deve essere in grado di utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3 e, se del caso, con tutti gli altri RA3.

La relazione di convalida deve essere redatta in lingua inglese.

La parte 5 «Screening» e la parte 6 «Merci e posta ad alto rischio (HRCM)» devono essere valutate in base ai requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate in base ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, le norme di base utilizzate sono gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARP) di cui all'annesso 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e le linee guida contenute nel manuale per la sicurezza aerea ICAO (documento ICAO 8973 — riservato).

Istruzioni per la compilazione:

- Tutte le parti applicabili e pertinenti della lista di controllo devono essere compilate in conformità al modello commerciale e alle operazioni effettuate dal soggetto in corso di convalida. L'eventuale assenza di informazioni va motivata.

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

⁽²⁾ Ai fini della presente lista di controllo per la convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce o posta aerea con destinazione UE o SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce o posta aerea verso l'Unione e verso l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

- Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza aerea UE deve stabilire se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Identificazione del soggetto sottoposto a convalida e del validatore

1.1. Data/date della convalida

Indicare la data per esteso, per esempio dallo 01.10.2012 allo 02.10.2012

gg/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data della convalida precedente, se del caso

gg/mm/aaaa	
------------	--

Numero di registrazione RA3 precedente, se disponibile	
--	--

Certificato AEO, oppure status C-TPAT o altre certificazioni, se disponibili.	
---	--

1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza aerea

Nome	
------	--

Società/organizzazione/autorità	
---------------------------------	--

Codice alfanumerico identificativo unico (UAI)	
--	--

Indirizzo e-mail	
------------------	--

Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
---	--

1.4. Nome del soggetto

Nome	
------	--

Numero di registrazione della società (per esempio numero di iscrizione nel registro delle imprese, se del caso)	
--	--

Numero/unità/edificio	
-----------------------	--

Via	
-----	--

Città	
-------	--

Codice postale	
----------------	--

Stato federale (se del caso)	
------------------------------	--

Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	

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

Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	

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

<ul style="list-style-type: none"> a) solo merce aerea; b) trasporto aereo e altre modalità di trasporto; c) spedizioniere con locali per le merci; d) spedizioniere senza locali per le merci; e) agente di handling; f) altre attività. 	
---	--

1.7. Il richiedente:

a) riceve merci da un altro agente regolamentato di paese terzo;	
b) riceve merci da mittenti conosciuti di paesi terzi;	
c) riceve merci da mittenti responsabili di paesi terzi;	
d) riceve merci cui si applicano esenzioni;	
e) sottopone a screening le merci;	
f) tiene in deposito le merci;	
g) altro, specificare	

1.8. Numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito

Numero	
--------	--

1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce o posta aerea nel paese terzo

Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità dell'agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE

Obiettivo: tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE deve essere sottoposta a controlli di sicurezza. La merce e la posta consegnate da un RA3 a un ACC3 o a un altro RA3 possono essere accettate come merce o posta sicura solo se l'RA3 effettua i suddetti controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti della presente lista di controllo che seguono.

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

- uno screening fisico di livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti;
- altri controlli di sicurezza, parte integrante di un processo di sicurezza della catena logistica, volti a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti ed effettuati da un altro RA3, KC3 o AC3 designato dall'RA3.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?

SÌ o NO	
Se NO, passare direttamente al punto 2.5.	

2.2. Programma di sicurezza del soggetto

Data — indicare la data per esteso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma di sicurezza è stato presentato all'autorità competente dello Stato del soggetto e/o da essa approvato? Se SÌ, descrivere la procedura.	

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

SÌ o NO

Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.

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

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura atta a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce e alla posta aerea prima del trasferimento a un ACC3 o un altro RA3?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

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

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere il sistema di gestione e indicare se è approvato, verificato o fornito dall'autorità competente o da altro soggetto.

Se NO, illustrare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste.

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

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 3

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: per garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, l'RA3 deve selezionare personale responsabile e competente per il lavoro nell'ambito della messa in sicurezza di merce o posta aerea. Il personale che ha accesso alla merce da trasportare per via aerea messa in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni ed essere adeguatamente addestrato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti ecc.), che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea alle quali i controlli di sicurezza sono in corso di applicazione o sono stati applicati:

- sia stato sottoposto a controlli iniziali e periodici preliminari all'assunzione o a controlli dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali competenti per l'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida; nonché
- abbia completato una formazione iniziale e periodica sulla sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali competenti per l'infrastruttura dell'RA3 sottoposto a convalida.

Nota:

- per «controllo dei precedenti personali» si intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza e/o per poter accedere senza scorta a un'area sterile (definizione di cui all'annesso 17 dell'ICAO);
- un controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno durante gli ultimi cinque anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno negli ultimi cinque anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

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

SÌ o NO

Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.

3.2. La procedura in oggetto comprende le seguenti verifiche?:

- controllo dei precedenti personali;
- controllo preliminare all'assunzione;
- controllo dei precedenti penali;
- colloqui;
- altro (specificare).

Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.

3.4. La procedura in oggetto comprende le seguenti verifiche?:

- controllo dei precedenti personali;
- controllo preliminare all'assunzione;
- controllo dei precedenti penali;
- colloqui;
- altro (specificare).

Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.

3.5. Il personale che può accedere direttamente senza scorta alla merce o posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione sulla sicurezza prima di essere autorizzato ad accedere a tale merce o posta?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata della formazione.

3.6. Il personale che accetta merce o posta aerea e che la sottopone a screening o ne garantisce la protezione riceve una formazione specifica per le mansioni che deve svolgere?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata dei corsi di formazione.

3.7. Il personale di cui ai punti 3.5 e 3.6 riceve una formazione periodica?

SÌ o NO

Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica.

3.8. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce o posta aerea messa in sicurezza sia stato adeguatamente selezionato e addestrato a un livello sufficiente tale da essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 4

Procedure di accettazione

Obiettivo: l'RA3 può ricevere merci o posta da un altro RA3, un KC3, un AC3 o da un mittente sconosciuto. L'RA3 deve disporre di procedure appropriate di accettazione di merci e posta per stabilire se una spedizione provenga da una catena logistica sicura e quali misure di sicurezza occorra applicarvi di conseguenza.

Quando accetta una spedizione, l'RA3 deve accertare lo status del soggetto dal quale riceve la spedizione, verificare se la documentazione accompagnatoria riporta il codice alfanumerico identificativo unico (UAI) del soggetto che consegna la spedizione e confermare che tale vettore aereo o soggetto che consegna la spedizione è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per l'aeroporto o il sito specificato, a seconda dei casi.

Se la documentazione accompagnatoria non riporta il codice UAI oppure se lo status del vettore aereo o del soggetto non è indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, l'RA3 deve trattare la spedizione come proveniente da un'origine sconosciuta.

L'RA3 deve inoltre mantenere una banca dati contenente almeno le informazioni riportate di seguito, per ciascun agente regolamentato o mittente conosciuto sottoposto a convalida ai fini della sicurezza aerea UE in conformità al punto 6.8.5.1 e dal quale accetta direttamente merci o posta da consegnare a un ACC3 per il trasporto nell'Unione:

- a) i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide;
- b) la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commerciali sensibili;
- c) i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza;

- d) il numero di iscrizione della società nel registro delle imprese, se del caso;
- e) se disponibile, la relazione di convalida;
- f) il codice alfanumerico identificativo unico assegnato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Riferimento: punti 6.8.3.1, 6.8.3.5 e 6.8.5.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: un RA3 può accettare merci da un AC3 come merci sicure solo se ha designato esso stesso tale mittente quale AC3, conformemente al punto 6.8.3.1, lettera c), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e risponde delle merci consegnate da tale mittente.

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

SÌ o NO

Se SÌ, come?

- 4.2. Il soggetto verifica se la documentazione accompagnatoria di spedizioni ricevute da un altro ACC3, RA3 o KC3 riporta il codice UAI e si accerta che lo status dell'ACC3, dell'RA3 o del KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica sia attivo?

SÌ o NO

- 4.3. Il soggetto dispone di una procedura atta a garantire che, qualora la documentazione accompagnatoria non riporti il codice UAI o il soggetto da cui riceve la merce non sia indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, la spedizione sia trattata come proveniente da un'origine sconosciuta?

SÌ o NO

- 4.4. Il soggetto designa mittenti come AC3?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura e le garanzie che il soggetto richiede al mittente.

- 4.5. Quando accetta una spedizione, il soggetto si accerta che la destinazione della stessa è un aeroporto UE o SEE?

SÌ o NO — precisare

- 4.6. Se SÌ, il soggetto sottopone tutta la merce o la posta aerea agli stessi controlli di sicurezza nel caso di un aeroporto UE o SEE?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

- 4.7. Quando accetta una spedizione, il soggetto verifica se va considerata come merci e posta ad alto rischio (HRCM) (cfr. definizione nella parte 6), comprese le spedizioni che sono consegnate con modi diversi dal trasporto aereo?

SÌ o NO

Se SÌ, come?

Descrivere la procedura.

4.8. Quando accetta una spedizione sicura, il soggetto sottoposto a convalida si accerta se è stata protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni?

SÌ o NO

Se sì, descrivere con quali strumenti (per esempio usando sigilli, lucchetti, ispezioni)

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

SÌ o NO

4.10. Esiste una procedura per identificare le spedizioni che richiedono uno screening?

SÌ o NO

Se SÌ, come?

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

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 5

Screening

Obiettivo: l'RA3 che accetta merci e posta che non provengono da una catena logistica sicura deve sottoporre tali spedizioni a uno screening adeguato prima di poterle consegnare a un ACC3 come merci sicure. L'RA3 deve disporre di procedure per garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE per il transito diretto e indiretto o lo scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a screening mediante gli strumenti o le modalità previsti dalla legislazione dell'Unione a un livello sufficientemente elevato per garantire con ragionevole sicurezza che non contenga articoli proibiti.

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

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

5.1. Lo screening è effettuato da un soggetto per conto di un altro soggetto?

SÌ o NO

Se SÌ, specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni:

- società di screening privata;
- società regolamentata a livello statale;
- struttura o organismo di screening statale;
- altro.

Specificare la natura dell'accordo o contratto tra il soggetto sottoposto a convalida e il soggetto che applica lo screening per suo conto.

5.2. Il soggetto può richiedere i controlli di sicurezza appropriati se lo screening è effettuato da uno dei soggetti sopra indicati?

SÌ o NO

Se NO, specificare.

5.3. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (supervisione, monitoraggio e controllo della qualità ecc.) il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati da tali fornitori di servizi nel modo richiesto?

5.4. Quali modalità sono utilizzate per lo screening della merce e della posta aerea?

Specificare, indicando in modo dettagliato i dispositivi utilizzati per lo screening della merce o posta aerea (fabbricante, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutte le modalità impiegate.

5.5. I dispositivi o le modalità (per esempio cani antiesplosivo) in uso figurano nel più recente elenco di conformità dell'UE, della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) o dell'autorità USA per la sicurezza dei trasporti (TSA)?

SÌ o NO

Se SÌ, specificare.

Se NO, fornire informazioni sull'approvazione dei dispositivi e sulla relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi alle norme UE in materia.

5.6. I dispositivi sono utilizzati in conformità alle specifiche d'uso del fabbricante (CONOPS) e sono oggetto di prove (test) e manutenzione periodiche?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

5.7. Qualora impiegati, gli EDD sono soggetti a una formazione iniziale e periodica e a una procedura di approvazione e di controllo della qualità conforme a uno standard equivalente alle prescrizioni dell'UE o della TSA?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.

5.8. Qualora siano impiegati EDD, la procedura di screening segue una metodologia di impiego equivalente agli standard UE o TSA?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere in che modo si garantisce che la metodologia di screening selezionata sia impiegata a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

5.10. Esiste una procedura per la risoluzione dell'allarme generato dai dispositivi per lo screening? Per alcune apparecchiature (per esempio a raggi X) l'allarme è innescato dall'operatore stesso.

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura di risoluzione dell'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti.

Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione.

5.11. Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?

SÌ o NO

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

SÌ o NO

Se SÌ, specificare.

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

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

5.15. Conclusione: la merce o posta aerea è sottoposta a screening mediante uno degli strumenti o delle metodologie di cui al punto 6.2.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 a un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che non contenga articoli proibiti?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 6

Merci e posta ad alto rischio

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in transito indiretto, da siti identificati come ad alto rischio dall'Unione o che presentano manomissioni significative vanno considerate merci e posta ad alto rischio (HRCM). Tali spedizioni devono essere sottoposte a screening sulla base di istruzioni specifiche. L'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che le HRCM con destinazione UE o SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

L'ACC3 cui l'RA3 consegna merci o posta per il trasporto aereo è autorizzato a comunicare all'RA3 le informazioni più recenti e pertinenti relative all'individuazione della merce e posta ad alto rischio.

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

Riferimento: punto 6.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

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

6.1. Il personale responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quale merce e posta aerea vada trattata come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

6.2. Il soggetto dispone di procedure per l'individuazione di HRCM?

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

6.3. Le merci e posta ad alto rischio sono soggette a procedure di screening HRCM conformemente alla legislazione dell'Unione?

SÌ o NO

Se NO, indicare le procedure applicate.

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

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciato lo status di sicurezza e in quale documento.

6.5. Conclusione: la procedura adottata dal soggetto è pertinente e sufficiente per garantire che tutte le merci e la posta ad alto rischio (HRCM) siano state adeguatamente trattate prima del carico?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 7

Protezione di merce e posta aerea sicura

Obiettivo: l'RA3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate e/o manomissioni a partire dal punto in cui sono effettuati lo screening o altri controlli di sicurezza o dal punto di accettazione dopo l'esecuzione dello screening o dei controlli di sicurezza e fino al caricamento a bordo o al trasferimento a un ACC3 o un altro RA3. Se la merce e la posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta in seguito, non può essere caricata o trasferita a un ACC3 o a un altro RA3 come merce o posta aerea sicura.

La protezione può essere garantita con modalità differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale addestrato ecc.) o tecnologico (CCTV, sistemi di allarme anti-intrusione ecc.).

La merce o posta aerea sicura con destinazione UE o SEE dovrebbe essere tenuta separata dalla merce o posta aerea che non lo è.

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

7.1. La protezione della merce e della posta aerea messa in sicurezza è garantita per conto del soggetto sottoposto a convalida da un altro soggetto?

SÌ o NO	
Se SÌ, specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società di screening privata; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	

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

SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione. Specificare i tipi di protezione impiegati: — fisica (per esempio recinzione, barriera, edificio di costruzione solida), — umana (per esempio pattugliamenti ecc.), — tecnologica (per esempio CCTV, sistema di allarme), e illustrarne l'organizzazione.	

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

SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione. Precisare in che modo sono sottoposti a controllo tutti i punti d'accesso (comprese porte e finestre) alla merce o posta aerea identificabile come merce o posta aerea sicura.	

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

SÌ o NO	
Se SÌ, indicare in che modo è protetta (per esempio con mezzi fisici, umani, tecnologici). Precisare altresì se l'edificio è di costruzione solida e di che materiali consiste, se l'informazione è disponibile.	
Se NO, specificare le ragioni.	
7.5. Conclusione: la protezione delle spedizioni è sufficientemente solida da prevenire interferenze illecite?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 8

Documentazione

Obiettivo: l'RA3 deve accertarsi che la documentazione che accompagna una spedizione sulla quale l'RA3 ha effettuato i controlli di sicurezza (screening, protezione ecc.) contenga almeno:

- a) il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta alla designazione; nonché
- b) il codice identificativo unico della spedizione, per esempio il numero della lettera di trasporto aereo (house o master), ove applicabile; nonché
- c) il contenuto della spedizione; nonché
- d) lo status di sicurezza, indicato come segue:
 - «SPX», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, oppure
 - «SCO», che significa che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure
 - «SHR», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, per quanto riguarda i requisiti relativi all'alto rischio;

Se lo status di sicurezza è rilasciato dall'RA3, il soggetto deve indicare anche i motivi di tale rilascio, come i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per esentare la spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione (CSD).

La documentazione che accompagna la spedizione può essere una lettera di trasporto aereo, una documentazione postale equivalente o una dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punto 6.3.2.6, lettera d), punti 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

8.1. Il soggetto si assicura che sia stata prodotta la documentazione di accompagnamento appropriata e include le informazioni richieste al punto 6.3.2.6, lettera d), e ai punti 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998?

SÌ o NO	
Se NO, precisare.	

8.2. In particolare, il soggetto specifica lo status di sicurezza delle merci e le modalità con cui è stato ottenuto?

SÌ o NO	
---------	--

Se NO, precisare.	
-------------------	--

8.3. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione accompagnatoria che specifica il corretto status di sicurezza e tutte le informazioni necessarie?

SÌ o NO	
---------	--

Se NO, specificare le ragioni.	
--------------------------------	--

Osservazioni del soggetto	
---------------------------	--

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	
--	--

PARTE 9

Trasporto

Obiettivo: la merce e posta aerea deve essere protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni dal momento in cui è stata messa in sicurezza fino al momento del carico o fino al trasferimento a un ACC3 o a un altro RA3, compresa la protezione durante il trasporto verso l'aeromobile o verso l'ACC3 o un altro RA3. Se la merce e la posta aerea precedentemente messa in sicurezza non è protetta durante il trasporto, non può essere caricata o trasferita a un ACC3 o a un altro RA3 come merce sicura.

Durante il trasporto verso l'aeromobile o l'ACC3 o un altro RA3, l'RA3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche laddove il trasporto sia effettuato per suo conto da un altro soggetto, ad esempio uno spedizioniere. Sono esclusi i casi in cui le spedizioni sono trasportate sotto la responsabilità di un ACC3 o di un altro RA3.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

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

a) trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?

SÌ o NO	
---------	--

b) trasporto assicurato da altro RA3 o ACC3?

SÌ o NO	
---------	--

c) da appaltatore del soggetto sottoposto a convalida?

SÌ o NO	
---------	--

9.2. L'imballaggio della merce o posta aerea è tale da evidenziare eventuali manomissioni?

SÌ o NO	
---------	--

Se SÌ, come?	
--------------	--

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

SÌ o NO

Se SÌ, come?

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

SÌ o NO

Se SÌ, specificare le modalità

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

SÌ o NO

9.6. La persona che trasporta le merci è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e a formazione di sensibilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce o posta aerea sicura, o entrambe?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (controllo preliminare all'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e che tipo di formazione (formazione di sensibilizzazione alla sicurezza ecc.).

9.7. Conclusione: le misure sono sufficienti a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate durante il trasporto?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 10

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le parti da 1 a 9 della lista di controllo, il validatore della sicurezza aerea UE deve valutare se la verifica in loco conferma l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente lista di controllo per la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE.

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza aerea UE conclude che il soggetto:

1. ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco;
2. non ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce o posta aerea sicura con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un altro RA3. Al soggetto in questione viene trasmessa una copia della lista di controllo completa, con l'indicazione delle lacune constatate.

10.1. Conclusione generale: indicare il caso che più si avvicina alla situazione convalidata.

1 o 2

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

Osservazioni del soggetto

Nome del validatore:

Data:

Firma:

- la dichiarazione di impegni [appendice 6-H1 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché
- una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza aerea UE.

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

La parte 3 «Programma di sicurezza del vettore aereo», la parte 6 «Banca dati», la parte 7 «Screening» e la parte 8 «Merci e posta ad alto rischio (HRCM)» sono valutate in base ai requisiti di cui ai capitoli 6.7 e 6.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Per quanto riguarda le altre parti, le norme di base utilizzate sono gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARP) di cui all'allegato 17 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale e le linee guida contenute nel manuale per la sicurezza aerea ICAO (documento ICAO 8973 — riservato).

Istruzioni per la compilazione:

- Tutte le parti applicabili e pertinenti della lista di controllo devono essere compilate in conformità al modello commerciale e alle operazioni effettuate dal soggetto in corso di convalida. L'eventuale assenza di informazioni va motivata.
- Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza aerea UE deve stabilire se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Identificazione del soggetto sottoposto a convalida e del validatore

1.1. Data/date della convalida

Indicare la data per esteso, per esempio dallo 01.10.2012 allo 02.10.2012

gg/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data della convalida precedente e codice alfanumerico identificativo unico (UAI) dell'ACC3, se disponibile

gg/mm/aaaa	
UAI	

1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza aerea

Nome	
Società/organizzazione/autorità	
UAI	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

1.4. Nome del vettore aereo sottoposto a convalida

Nome	
------	--

COA (certificato di operatore aereo) rilasciato in (nome dello Stato):	
codice IATA (Associazione internazionale del trasporto aereo) o codice ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) se il codice IATA non è disponibile. Specificare di quale codice si tratta.	
Stato responsabile della designazione del vettore aereo come ACC3	
1.5. Informazioni sull'ubicazione dell'aeroporto del paese terzo sottoposto a convalida o sulle infrastrutture per merci o posta ad esso collegate	
Nome	
Codice IATA o ICAO dell'aeroporto	
Stato	
1.6. Natura delle attività del vettore aereo — è possibile più di un tipo di attività	
a) vettore che effettua il trasporto di passeggeri e di merci/posta; b) vettore che effettua il solo trasporto di merci e posta; c) vettore che effettua il solo trasporto di merci; d) vettore che effettua il solo trasporto di posta; e) integratore; f) charter.	
1.7. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce o posta aerea nel paese terzo	
Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
1.8. Indirizzo della sede principale del vettore aereo presso l'aeroporto visitato	
Numero/unità/edificio/aeroporto	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	

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

Numero/unità/edificio/aeroporto	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità dell'ACC3 in aeroporto

Obiettivo: tutta la merce o la posta aerea con destinazione UE o SEE deve essere sottoposta a controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti della presente lista di controllo che seguono. L'ACC3 non deve accettare merce o posta per il trasporto mediante aeromobile con destinazione UE se l'effettuazione dello screening o degli altri controlli di sicurezza non è confermata da un agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE o da un mittente responsabile designato dallo stesso o da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE, che se ne assumono la responsabilità, o se tali spedizioni non sono soggette a screening conformemente alla legislazione UE.

L'ACC3 deve disporre di una procedura per garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano effettuati su tutta la merce e la posta aerea con destinazione UE o SEE, a meno che questa non sia esentata dallo screening in virtù della legislazione dell'Unione e non sia protetta da allora fino al caricamento a bordo dell'aeromobile. I controlli di sicurezza consistono in:

- uno screening fisico di livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti, o
- altri controlli di sicurezza, parte integrante di un processo di sicurezza della catena logistica, volti a garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti ed effettuati da un agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE o da un mittente responsabile designato dallo stesso o da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

2.1. Il vettore aereo ha messo a punto una procedura atta a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce o posta aerea prima che questa sia caricata su un aeromobile con destinazione UE o SEE?

SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere la procedura.	

2.2. I controlli di sicurezza sono effettuati dal vettore aereo o per suo conto da un soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo?

Se SÌ, specificare.	
Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo effettuano controlli di sicurezza sulla merce o posta aerea da trasportare da tale vettore aereo con destinazione UE o SEE?	

specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società privata di handling; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	
2.3. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (per esempio supervisione, monitoraggio e controllo della qualità) il vettore aereo garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati dai suddetti fornitori di servizi nel modo richiesto?	
2.4. Il vettore aereo può richiedere i controlli di sicurezza appropriati se lo screening è effettuato da soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo, quali strutture statali?	
SÌ o NO	
Se NO, specificare.	
2.5. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (per esempio supervisione, monitoraggio e controllo della qualità) il vettore aereo garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati da tali fornitori di servizi nel modo richiesto?	
2.6. È stato attuato un programma degli agenti regolamentati o mittenti conosciuti per merce e posta aerea in conformità alle norme ICAO nello Stato in cui si trova l'aeroporto sottoposto a visita di convalida?	
Se SÌ, descrivere i contenuti del programma e le modalità con cui è stato attuato.	
2.7. Conclusioni e osservazioni generali sull'affidabilità, l'attendibilità e la solidità della procedura	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 3

Programma di sicurezza del vettore aereo

Obiettivo: l'ACC3 deve accertarsi che il suo programma di sicurezza comprenda tutte le misure per la sicurezza aerea pertinenti e sufficienti per garantire la sicurezza del trasporto di merce o posta aerea nell'Unione.

Il programma di sicurezza e la pertinente documentazione del vettore aereo costituiscono la base dei controlli di sicurezza effettuati in conformità agli obiettivi della presente lista di controllo. Il vettore aereo può prendere in considerazione di trasmettere la propria documentazione al validatore della sicurezza aerea UE prima della visita in loco affinché quest'ultimo possa familiarizzarsi con i dettagli relativi ai siti da visitare.

Riferimento: punto 6.8.2.1 dell'allegato e appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: i punti che seguono, elencati nell'appendice 6-G di cui all'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, devono essere trattati in modo adeguato:

- a) la descrizione delle misure adottate per la merce e la posta aerea;
- b) le procedure di accettazione;
- c) lo schema e i criteri per agenti regolamentati;

- d) lo schema e i criteri per mittenti conosciuti;
- e) lo schema e i criteri per mittenti responsabili;
- f) gli standard per lo screening;
- g) i siti per lo screening;
- h) i dettagli relativi ai dispositivi per lo screening;
- i) i dettagli relativi all'operatore o al fornitore di servizi;
- j) l'elenco di esenzioni dallo screening di sicurezza;
- k) il trattamento destinato alle merci e alla posta ad alto rischio.

3.1. Programma di sicurezza del vettore aereo

Data — indicare la data per esteso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma è stato precedentemente presentato a un'autorità competente UE o SEE? Se SÌ era per la designazione ACC3? Altri scopi?	

3.2. Il programma di sicurezza tratta in maniera sufficiente gli elementi dell'elenco che precede?

SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	

3.3. Le misure per la sicurezza aerea descritte nel programma di sicurezza sono pertinenti e sufficienti per garantire l'invio sicuro di merce e posta aerea con destinazione UE o SEE in conformità alle norme previste?

SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	

3.4. Conclusione: il programma di sicurezza è affidabile, solido e completo?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 4

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: l'ACC3 deve selezionare personale responsabile e competente per il lavoro sul campo al fine di garantire la messa in sicurezza della merce e della posta aerea. Il personale che ha accesso alla merce messa in sicurezza deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente addestrato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo l'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti ecc.) che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea alle quali i controlli di sicurezza sono in corso di applicazione o sono stati applicati:

- sia stato sottoposto a controlli iniziali e periodici preliminari all'assunzione o a controlli dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'aeroporto sottoposto a convalida, nonché
- abbia completato, e ripetuto successivamente, una formazione iniziale sulla sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'aeroporto sottoposto a convalida.

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota:

- per «controllo dei precedenti personali» si intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza o per poter accedere senza scorta a un'area sterile (definizione di cui all'annesso 17 dell'ICAO);
- il controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno durante gli ultimi cinque anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno negli ultimi cinque anni (definizione dell'Unione).

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

SÌ o NO

Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.

4.2. La procedura in oggetto comprende:

- controllo dei precedenti personali;
- controllo preliminare all'assunzione;
- controllo dei precedenti penali;
- colloqui;
- altro (specificare).

Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.

4.4. La procedura in oggetto comprende:

- controllo dei precedenti personali;
- controllo preliminare all'assunzione;
- controllo dei precedenti penali;
- colloqui;
- altro (specificare).

Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.

4.5. Il personale che può accedere direttamente senza scorta alla merce o posta aerea messa in sicurezza riceve una formazione sulla sicurezza prima di ottenere l'accesso a tale merce o posta?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata della formazione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata dei corsi di formazione.

4.7. Il personale di cui ai punti 4.5 e 4.6 riceve una formazione periodica?

SÌ o NO

Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica.

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

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del vettore aereo

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 5

Procedure di accettazione

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

La procedura deve comprendere i seguenti elementi:

- la conferma che il soggetto che consegna la spedizione sia indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica per l'aeroporto o il sito specificato;
- la verifica che il codice alfanumerico identificativo unico della banca dati dell'Unione relativo al soggetto che consegna la spedizione sia indicato nei documenti di accompagnamento;
- se la spedizione è effettuata da un mittente responsabile, la verifica che il soggetto sia incluso nella banca dati del vettore aereo.

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

- d) la verifica che la spedizione sia consegnata da una persona nominata dall'agente regolamentato o mittente conosciuto con convalida ai fini della sicurezza aerea UE elencato nella sua banca dati o da un mittente responsabile di tale agente regolamentato oppure designata dal medesimo vettore aereo;
- e) la persona nominata deve corrispondere alla persona incaricata di consegnare la merce o la posta aerea al vettore aereo. La persona che consegna la spedizione al vettore aereo deve presentare una carta di identità, un passaporto, una patente di guida o altri documenti corredati di fotografia del titolare e che sono stati rilasciati o sono riconosciuti dall'autorità nazionale;
- f) se del caso, la verifica che la spedizione sia presentata corredata di tutte le informazioni di sicurezza richieste (lettera di trasporto aereo e informazioni sullo status di sicurezza in formato cartaceo o elettronico, descrizione della spedizione e relativo codice identificativo unico, motivo del rilascio dello status di sicurezza, mezzi o modalità di screening o motivi di esenzione dallo screening) corrispondenti alla spedizione della merce e della posta aerea oggetto della consegna;
- g) la verifica che la spedizione non presenta alcun segno di manomissione; nonché
- h) la verifica se la spedizione debba essere trattata come merci e posta ad alto rischio (HRCM).

Riferimento: punti 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 e 6.8.5.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

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

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

5.2. Il vettore aereo verifica se la documentazione accompagnatoria riporta il codice UAI di spedizioni ricevute da un altro ACC3, RA3 o KC3 e si accerta che lo status dell'ACC3, dell'RA3 o KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica sia attivo?

SÌ o NO

5.3. Il soggetto dispone di una procedura atta a garantire che, qualora la documentazione accompagnatoria non riporti il codice UAI o il soggetto da cui riceve la merce non sia indicato come attivo nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, la spedizione sia trattata come proveniente da un'origine sconosciuta?

SÌ o NO

5.4. Il vettore aereo designa il mittente quale AC3?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura e le garanzie che il vettore aereo richiede al mittente.

5.5. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo verifica se la sua destinazione è un aeroporto UE o SEE?

SÌ o NO — precisare

5.6. Se SÌ, il vettore aereo sottopone tutte le merci o la posta agli stessi controlli di sicurezza quando la destinazione è un aeroporto UE o SEE?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

5.7. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo verifica se va considerata «merci e posta ad alto rischio» (HRCM), anche per spedizioni effettuate con modalità diverse dal trasporto aereo?

SÌ o NO

Se SÌ, come?

Descrivere la procedura.

5.8. Quando accetta una spedizione messa in sicurezza, il vettore aereo verifica se è stata protetta da interferenze non autorizzate e/o manomissioni?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere (sigilli, serrature ecc.).

5.9. Se il vettore aereo accetta in questo sito merce o posta aerea in transito diretto (merce o posta che riparte con lo stesso aeromobile sul quale è arrivata), esso verifica se sulla base dei dati forniti sia necessario effettuare ulteriori controlli di sicurezza?

SÌ o NO

Se SÌ, in che modo procede all'accertamento?

Se NO, quali controlli sono effettuati per garantire la sicurezza delle merci e della posta con destinazione UE o SEE?

5.10. Se il vettore aereo accetta in questo sito merce o posta aerea in transito indiretto (merce o posta che parte con un aeromobile diverso da quello di arrivo), esso verifica se sulla base dei dati forniti sia necessario effettuare ulteriori controlli di sicurezza?

SÌ o NO

Se SÌ, in che modo procede all'accertamento?

Se NO, quali controlli sono effettuati per garantire la sicurezza delle merci e della posta con destinazione UE o SEE?

5.11. La persona che effettua la consegna della merce conosciuta messa in sicurezza al vettore aereo è tenuta a presentare un documento ufficiale di identificazione corredato di fotografia?

SÌ o NO

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

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del vettore aereo

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 6

Banca dati

Obiettivo: nei casi in cui un ACC3 non è obbligato ad eseguire uno screening al 100 % sulla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, deve accertarsi che la merce o la posta proviene da un soggetto convalidato ai fini della sicurezza aerea dell'Unione designato dall'autorità competente di uno Stato membro in qualità di agente regolamentato di paese terzo (RA3) o mittente conosciuto di paese terzo (KC3) o da un mittente responsabile (AC3) designato dallo stesso o da un agente regolamentato di paese terzo.

Al fine di monitorare il pertinente percorso di verifica della sicurezza, l'ACC3 deve verificare che lo status dell'RA3 e del KC3 nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica sia attivo e deve mantenere una banca dati contenente, per ciascun soggetto o persona da cui accetta direttamente merci o posta, le informazioni riportate di seguito:

- lo status del soggetto interessato (agente regolamentato o mittente conosciuto);
- i dati relativi alla società, compreso l'indirizzo sociale bona fide;
- la natura dell'attività svolta, escluse le informazioni commerciali sensibili;
- i recapiti, compresi quelli dei responsabili della sicurezza;
- Il codice alfanumerico identificativo unico assegnato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica, ovvero, qualora il soggetto sia un AC3, il numero di iscrizione della società nel registro delle imprese.

Quando riceve merce o posta aerea da un RA3 o un KC3, l'ACC3 deve verificare nella banca dati dell'Unione se il soggetto è indicato come attivo (nella banca dati del vettore aereo per gli AC3). Se lo status indicato per l'RA3 o KC3 non è attivo o se l'AC3 non è inserito nella banca dati, la merce o la posta aerea consegnate da tale soggetto deve essere sottoposta a screening prima di essere caricata.

Riferimento: punto 6.8.3.5, lettera a), e punto 6.8.5.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

6.1. Quando accetta direttamente una spedizione, il vettore aereo si accerta che provenga da un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente responsabile riconosciuto sulla base della legislazione dell'Unione in materia di merci da trasportare per via aerea ed elencato nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica e nella banca dati del vettore aereo?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

6.2. Il vettore aereo mantiene una banca dati comprendente, se del caso, le informazioni di cui sopra, relativamente:

- ai soggetti designati come «agente regolamentato di paese terzo» (RA3),
- ai soggetti designati come «mittente conosciuto di paese terzo» (KC3),
- ai soggetti designati come «mittenti responsabili» da un RA3 o dal vettore aereo (AC3)?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la banca dati.

Se NO, spiegarne i motivi.

6.3. Il personale che accetta merce o posta aerea dispone di un facile accesso alla banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica e alla banca dati del vettore aereo?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

6.4. La banca dati è aggiornata periodicamente in modo da fornire dati affidabili al personale che accetta merce o posta aerea?

SÌ o NO

Se NO, precisare.

6.5. Conclusione: il vettore aereo mantiene una banca dati che garantisce la piena trasparenza quanto alle sue relazioni con i soggetti da cui riceve direttamente (dopo lo screening o il controllo di sicurezza) merci o posta per il trasporto con destinazione UE o SEE?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del vettore aereo

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 7

Screening

Obiettivo: quando l'ACC3 accetta merci e posta da un soggetto che non dispone della convalida ai fini della sicurezza aerea UE o la merce ricevuta non è stata protetta da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza, l'ACC3 deve accertarsi che la merce o la posta aerea sia sottoposta a screening prima di essere caricata su un aeromobile. L'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE per il transito diretto e indiretto o lo scarico in un aeroporto dell'Unione sia sottoposta a screening con gli strumenti o le modalità previsti dalla legislazione dell'Unione a un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che essa non contenga articoli proibiti.

Se l'ACC3 non effettua in proprio lo screening della merce o della posta aerea, deve accertarsi che sia effettuato uno screening adeguato in conformità dei requisiti UE. Le procedure di screening devono comprendere, se del caso, il trattamento della merce e della posta in transito diretto e indiretto.

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

Riferimento: punti 6.8.3.1, 6.8.3.2 e 6.8.3.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

7.1. Lo screening è effettuato da un vettore aereo o per suo conto da un soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo?

Se SÌ, fornire informazioni.

Se del caso, fornire informazioni sui soggetti che figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo:

- nome;
- indirizzo specifico del sito;
- eventuale presenza dello status AEO.

<p>Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo effettuano lo screening della merce o posta aerea da trasportare da tale vettore aereo con destinazione UE o SEE?</p> <p>Specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — società privata di handling; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro. 	
<p>7.2. Il soggetto può richiedere i controlli di sicurezza appropriati se lo screening è effettuato da uno dei soggetti sopra indicati?</p>	
<p>SÌ o NO</p>	
<p>Se NO, specificare.</p>	
<p>7.3. Per mezzo di quali strumenti e istruzioni (per esempio supervisione, monitoraggio e controllo della qualità) il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati da tali fornitori di servizi nel modo richiesto?</p>	
<p>7.4. Quali modalità sono utilizzate per lo screening della merce e della posta aerea?</p>	
<p>Specificare, indicando in modo dettagliato i dispositivi utilizzati per lo screening della merce o posta aerea (fabbricante, tipo, versione del software, standard, numero di serie ecc.) per tutte le modalità impiegate.</p>	
<p>7.5. I dispositivi o le modalità (per esempio cani antiesplosivo) in uso figurano nel più recente elenco di conformità dell'UE, della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) o dell'autorità USA per la sicurezza dei trasporti (TSA)?</p>	
<p>SÌ o NO</p>	
<p>Se SÌ, specificare.</p>	
<p>Se NO, fornire informazioni sull'approvazione dei dispositivi e sulla relativa data, come pure indicazioni del fatto che sono conformi alle norme UE in materia.</p>	
<p>7.6. I dispositivi sono utilizzati in conformità alle specifiche d'uso del fabbricante (CONOPS) e sono oggetto di prove (test) e manutenzione periodiche?</p>	
<p>SÌ o NO</p>	
<p>Se SÌ, descrivere la procedura.</p>	

7.7. Qualora impiegati, gli EDD sono soggetti a una formazione iniziale e periodica e a una procedura di approvazione e di controllo della qualità conforme a uno standard equivalente alle prescrizioni dell'UE o della TSA?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.

7.8. Qualora siano impiegati EDD, la procedura di screening segue una metodologia di impiego equivalente agli standard UE o TSA?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere l'intero processo e la relativa documentazione a supporto della valutazione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere in che modo si garantisce che la metodologia di screening selezionata sia impiegata a un livello sufficiente per garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

7.10. Esiste una procedura per la risoluzione dell'allarme generato dai dispositivi per lo screening?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura di risoluzione dell'allarme in modo da garantire con ragionevole sicurezza l'assenza di articoli proibiti.

Se NO, descrivere cosa succede alla spedizione.

7.11. Esistono spedizioni esentate dallo screening di sicurezza?

SÌ o NO

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

SÌ o NO

Se SÌ, specificare.

7.13. L'accesso alla zona di screening è controllato per garantire che sia riservato unicamente al personale autorizzato e addestrato?

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

7.15. Conclusione: la merce o posta aerea è sottoposta a screening mediante uno degli strumenti o delle metodologie di cui al punto 6.2.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 a un livello sufficiente a garantire con ragionevole sicurezza che non contenga articoli proibiti?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del vettore aereo

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 8

Merci e posta ad alto rischio

Obiettivo: le spedizioni provenienti, o in transito indiretto, da siti identificati dall'UE come ad alto rischio o che presentano manomissioni significative vanno considerate merci e posta ad alto rischio (HRCM). Tali spedizioni devono essere sottoposte a screening sulla base di istruzioni specifiche. Le origini dell'alto rischio e le istruzioni per lo screening sono fornite dalle autorità competenti UE o SEE che hanno designato gli ACC3. L'ACC3 deve disporre di una procedura atta a garantire che le merci e la posta ad alto rischio (HRCM) con destinazione UE o SEE siano identificate e soggette a controlli adeguati, come definito nella legislazione dell'Unione.

L'ACC3 deve rimanere in contatto con l'autorità competente responsabile per gli aeroporti UE o SEE verso i quali trasporta merci al fine di poter disporre delle informazioni più recenti relative all'individuazione della merce e posta ad alto rischio.

L'ACC3 deve applicare le stesse misure a prescindere dal fatto che riceva merci e posta ad alto rischio da un altro vettore aereo o mediante altri modi di trasporto.

Riferimento: punti 6.7 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

Nota: le HRCM che hanno ricevuto l'autorizzazione al trasporto con destinazione UE o SEE devono ricevere lo status di sicurezza «SHR», indicante che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, in conformità ai requisiti per merci e posta ad alto rischio.

8.1. Il personale del vettore aereo responsabile dei controlli di sicurezza è a conoscenza di quale merce o posta aerea va trattata come merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

8.2. Il vettore aereo dispone di procedure per l'individuazione di merci e posta ad alto rischio (HRCM)?

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

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

SÌ o NO	
Se NO, indicare le procedure applicate.	

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

SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere in che modo è rilasciato lo status di sicurezza e in quale documento.	

8.5. Conclusione: la procedura adottata dal vettore aereo è pertinente e sufficiente per garantire che tutte le merci e posta ad alto rischio (HRCM) siano state adeguatamente trattate prima del carico?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 9

Protezione

Obiettivo: l'ACC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce e la posta aerea con destinazione UE o SEE sia protetta dalle interferenze non autorizzate a partire dal punto in cui sono effettuati lo screening o altri controlli di sicurezza o dal punto di accettazione dopo l'esecuzione dello screening o dei controlli di sicurezza e fino al caricamento a bordo.

La protezione può essere garantita con modalità differenti che possono essere di tipo fisico (barriere, locali chiusi a chiave ecc.), umano (pattugliamento, personale addestrato ecc.) o tecnologico (CCTV, sistemi di allarme anti-intrusione ecc.).

La merce o posta aerea sicura con destinazione UE o SEE dovrebbe essere tenuta separata dalla merce o posta aerea che non lo è.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

9.1. La protezione della merce e posta aerea messa in sicurezza è garantita dal vettore aereo o per suo conto da un soggetto che figura nel programma di sicurezza del vettore aereo?

Se SÌ, specificare.	
Se NO, quali soggetti che non figurano nel programma di sicurezza del vettore aereo applicano misure di protezione della merce o posta aerea messa in sicurezza, da trasportare da tale vettore aereo con destinazione UE o SEE? specificare la natura di tali soggetti e fornire informazioni: — società privata di handling; — società regolamentata a livello statale; — struttura o organismo di screening statale; — altro.	

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

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

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

SÌ o NO

Se SÌ, indicare in che modo è protetta.

Se NO, specificare le ragioni.

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

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del vettore aereo

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 10

Documentazione accompagnatoria

Obiettivo: l'ACC3 deve accertarsi che la documentazione che accompagna una spedizione sulla quale l'ACC3 ha effettuato i controlli di sicurezza (per esempio screening, protezione) contenga almeno:

- a) il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta; nonché
- b) il codice identificativo unico della spedizione, per esempio il numero della lettera di trasporto aereo (house o master), ove applicabile; nonché
- c) il contenuto della spedizione; nonché
- d) lo status di sicurezza, indicato come segue:
 - «SPX», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, oppure
 - «SCO», che significa che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali, oppure
 - «SHR», che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali, per quanto riguarda i requisiti relativi all'alto rischio;

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

Se lo status di sicurezza è rilasciato dall'ACC3, il vettore aereo deve indicare anche i motivi di tale rilascio, come i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per esentare la spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione (CSD).

Qualora lo status di sicurezza e i documenti di accompagnamento siano stati accertati da un RA3 a monte o da un altro ACC3, l'ACC3 deve verificare, nell'ambito del processo di accettazione, che le suddette informazioni siano contenute nella documentazione di accompagnamento.

La documentazione che accompagna la spedizione può essere una lettera di trasporto aereo, una documentazione postale equivalente o una dichiarazione separata, in formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punto 6.3.2.6, lettera d), punti 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 e 6.8.3.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

10.1. Il vettore aereo si assicura che la appropriata documentazione accompagnatoria sia definita e includa le informazioni richieste al punto 6.3.2.6, lettera d), e ai punti 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 dell'allegato del regolamento (UE) 2015/1998?

SÌ o NO	
Se SÌ, descrivere il contenuto della documentazione.	
Se NO, spiegare perché e come le merci o la posta sono trattate come «sicure» dal vettore aereo se caricate su un aeromobile.	

10.2. La documentazione comprende il codice alfanumerico identificativo unico ACC3 del vettore?

SÌ o NO	
Se NO, spiegarne i motivi.	

10.3. La documentazione specifica lo status di sicurezza delle merci e le modalità con cui è stato ottenuto?

SÌ o NO	
Descrivere in che modo è specificato	

10.4. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con l'adeguata documentazione accompagnatoria che specifica il corretto status di sicurezza e tutte le informazioni necessarie?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del vettore aereo	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 11

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le dieci parti precedenti della lista di controllo, il validatore della sicurezza aerea UE deve valutare se la verifica in loco corrisponde al contenuto della parte del programma di sicurezza del vettore aereo che descrive le misure per la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e se i controlli di sicurezza permettono di conseguire sufficientemente gli obiettivi elencati nella presente lista di controllo.

Le conclusioni possono comprendere uno dei seguenti quattro possibili casi principali:

- 1) il programma di sicurezza del vettore aereo è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e la verifica in loco conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo; oppure
- 2) il programma di sicurezza del vettore aereo è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 ma la verifica in loco non conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo; oppure

- 3) il programma di sicurezza del vettore aereo non è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 ma la verifica in loco conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo; oppure
- 4) il programma di sicurezza del vettore aereo non è conforme all'appendice 6-G del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e la verifica in loco non conferma il conseguimento degli obiettivi della lista di controllo.

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

1, 2, 3 o 4	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	
Osservazioni del vettore aereo	

Nome del validatore:

Data:

Firma:

ALLEGATO

Elenco delle persone e dei soggetti visitati e intervistati

Comunicare il nome del soggetto, il nome e la posizione del referente e la data della visita o del colloquio.

Nome del soggetto	Nome del referente	Posizione del referente	Data della visita o del colloquio

APPENDICE 6-C4

LISTA DI CONTROLLO DEI MITTENTI CONOSCIUTI DI PAESI TERZI CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE

I soggetti dei paesi terzi hanno la possibilità di diventare parte della catena logistica sicura di un ACC3 (*vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione da un aeroporto di un paese terzo*) presentando domanda di designazione in quanto mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (KC3). Per KC3 si intende un soggetto che tratta merci situato in un paese terzo, sottoposto a convalida e approvato in base a una convalida ai fini della sicurezza aerea UE.

Il KC3 deve accertarsi che sulle spedizioni destinate all'Unione ⁽¹⁾ siano effettuati i controlli di sicurezza e che esse siano protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati tali controlli di sicurezza fino al trasferimento a un ACC3 o a un agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3).

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

La lista di controllo è lo strumento di cui si serve il validatore della sicurezza aerea UE per valutare il livello di sicurezza applicato alla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE ⁽²⁾ dal soggetto che ha presentato domanda di designazione KC3 o sotto la sua responsabilità. La lista di controllo va usata solo nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera b), dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998. Nei casi indicati al punto 6.8.5.1, lettera a), di tale allegato, il validatore della sicurezza aerea UE deve servirsi della lista di controllo dell'ACC3.

La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco. La relazione di convalida deve comprendere almeno le seguenti parti integranti:

— la lista di controllo completa firmata dal validatore della sicurezza aerea UE e corredata, se del caso, delle osservazioni del soggetto sottoposto a convalida; nonché

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

⁽²⁾ Ai fini della presente lista di controllo per la convalida, la definizione di aeromobile che trasporta merce o posta aerea con destinazione UE o SEE è equivalente a quella di aeromobile che trasporta merce o posta aerea verso l'UE e verso l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

- la dichiarazione di impegni [appendice 6-H3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] firmata dal soggetto sottoposto a convalida; nonché
- una dichiarazione di indipendenza [appendice 11-A del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998] rispetto al soggetto sottoposto a convalida, firmata dal validatore della sicurezza aerea UE.

L'integrità della relazione di convalida deve essere comprovata dalla numerazione delle pagine, dalla data della convalida ai fini della sicurezza aerea UE e dalla sigla apposta su ogni pagina dal validatore e dal soggetto sottoposto a convalida.

Il KC3 deve poter utilizzare la relazione nei rapporti commerciali con gli ACC3 e gli RA3.

La relazione di convalida deve essere redatta in lingua inglese.

Per quanto riguarda le parti che non possono essere valutate in base ai requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, le norme di base utilizzate sono gli Standard e le Pratiche Raccomandate (SARP) di cui all'annesso 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale e le linee guida contenute nel manuale per la sicurezza aerea ICAO (documento ICAO 8973 — riservato).

Istruzioni per la compilazione:

- 1) Tutte le parti applicabili e pertinenti della lista di controllo devono essere compilate in conformità al modello commerciale e alle operazioni effettuate dal soggetto in corso di convalida. L'eventuale assenza di informazioni va motivata.
- 2) Al termine di ciascuna parte il validatore della sicurezza aerea UE deve stabilire se e in che misura siano stati conseguiti gli obiettivi di tale parte.

PARTE 1

Organizzazione e responsabilità

1.1. Data/date della convalida

Indicare la data per esteso, per esempio dallo 1.10.2012 allo 2.10.2012

gg/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data della convalida precedente, se del caso.

gg/mm/aaaa	
------------	--

Numero di registrazione KC3 precedente, se disponibile.	
---	--

Certificato AEO, oppure status C-TPAT o altre certificazioni, se disponibili.	
---	--

1.3. Informazioni sul validatore della sicurezza aerea

Nome	
------	--

Società/organizzazione/autorità	
---------------------------------	--

Codice alfanumerico identificativo unico (UAI)	
--	--

Indirizzo e-mail	
------------------	--

Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	
---	--

1.4. Nome del soggetto

Nome	
Numero di registrazione della società (per esempio numero di iscrizione nel registro delle imprese, se del caso)	
Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	

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

Numero/unità/edificio	
Via	
Città	
Codice postale	
Stato federale (se del caso)	
Stato	
Indirizzo di casella postale, se del caso	

1.6. Natura delle attività commerciali — Tipologia di merce trattata

Che tipo di attività commerciale/i o di merce è trattata nei locali del richiedente?	
--	--

1.7. Indicare se il richiedente è responsabile di una delle seguenti attività:

a) produzione; b) imballaggio; c) stoccaggio; d) spedizione; e) altro, specificare	
--	--

1.8. Numero approssimativo di dipendenti presenti sul sito

Numero	
--------	--

1.9. Nome e titolo della persona responsabile della sicurezza della merce o posta aerea nel paese terzo

Nome	
Denominazione della funzione	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono — compresi i prefissi internazionali	

PARTE 2

Organizzazione e responsabilità del mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE

Obiettivo: tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE deve essere sottoposta a controlli di sicurezza. La merce e la posta consegnate da un KC3 a un ACC3 o a un RA3 possono essere accettate come merce o posta sicura solo se il KC3 effettua i suddetti controlli di sicurezza. I dettagli relativi a tali controlli sono forniti nelle parti della presente lista di controllo che seguono.

Il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano effettuati su tutta la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, e che la merce o posta sicura sia protetta fino alla consegna a un ACC3 o a un RA3. I controlli di sicurezza devono garantire con ragionevole sicurezza che la spedizione non nasconda articoli proibiti.

Riferimento: punto 6.8.3 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

2.1. Il soggetto ha istituito un programma di sicurezza?

SÌ o NO	
Se NO, passare direttamente al punto 2.5.	

2.2. Informazioni sul programma di sicurezza del soggetto

Data — indicare la data per esteso gg/mm/aaaa	
Versione	
Il programma di sicurezza è stato presentato all'autorità competente dello Stato in cui si trova il soggetto e/o da essa approvato? Se SÌ, descrivere la procedura.	

2.3. Il programma di sicurezza copre in maniera sufficiente gli elementi indicati nella lista di controllo (parti da 4 a 11)?

SÌ o NO	
Se NO, indicare perché e illustrarne le ragioni.	

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

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

2.5. Il soggetto ha messo a punto una procedura atta a garantire che gli opportuni controlli di sicurezza siano applicati alla merce o alla posta aerea con destinazione UE o SEE prima che sia trasferita ad un ACC3 o ad un RA3?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere la procedura.

2.6. Il soggetto dispone di un sistema di gestione (per esempio strumenti, istruzioni) che garantisce che i controlli di sicurezza necessari siano eseguiti?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere il sistema di gestione e indicare se è approvato, verificato o fornito dall'autorità competente o da altro soggetto.

Se NO, illustrare in che modo il soggetto garantisce che i controlli di sicurezza siano effettuati con le modalità previste.

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

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 3

Merce o posta aerea identificabile come tale

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

3.1. Mediante ispezione dell'area di produzione, imballaggio, stoccaggio, selezione, spedizione e di qualsiasi altra area pertinente, stabilire quando e come una spedizione di merce o posta aerea con destinazione UE o SEE diventa identificabile come tale.

Fornire una descrizione.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

Nelle parti da 6 a 9 occorre fornire informazioni dettagliate sulla protezione da interferenze non autorizzate o manomissioni della merce o posta aerea identificabile come tale.

PARTE 4

Selezione e formazione del personale

Obiettivo: al fine di garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza necessari, il KC3 deve selezionare personale responsabile e competente per il lavoro sul campo ai fini della messa in sicurezza della merce o della posta aerea. Il personale che può accedere alla merce da trasportare per via aerea identificabile come tale deve possedere tutte le competenze necessarie per svolgere le proprie mansioni e deve essere adeguatamente addestrato a tale scopo.

Al fine di conseguire tale obiettivo il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che tutto il personale (permanente, temporaneo, personale d'agenzia, autisti ecc.) che può accedere direttamente e senza scorta alla merce o posta aerea alle quali i controlli di sicurezza sono in corso di applicazione o sono stati applicati:

- a) sia stato sottoposto a controlli iniziali e periodici preliminari all'assunzione o a controlli dei precedenti personali che siano quantomeno conformi ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida; nonché
- b) abbia completato, e successivamente ripetuto, una formazione iniziale sulla sicurezza per acquisire consapevolezza delle sue responsabilità in materia di sicurezza conformemente ai requisiti fissati dalle autorità locali dell'infrastruttura del KC3 sottoposto a convalida.

Nota:

- per «controllo dei precedenti personali» si intende un controllo dell'identità e dell'esperienza precedente di una persona compresi, laddove ciò sia legalmente ammissibile, i suoi eventuali precedenti penali, nell'ambito della verifica dell'attitudine individuale a effettuare mansioni di controllo della sicurezza o per poter accedere senza scorta a un'area sterile (definizione di cui all'annesso 17 dell'ICAO);
- un controllo preliminare all'assunzione deve stabilire l'identità della persona sulla base di prove documentali, verificare l'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni almeno durante gli ultimi cinque anni ed esigere dalla persona interessata la firma di una dichiarazione che specifichi gli eventuali precedenti penali in tutti gli Stati di residenza almeno negli ultimi cinque anni (definizione dell'Unione).

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

4.1. È prevista una procedura atta a garantire per verificare che tutto il personale che può accedere alla merce o posta aerea identificabile come tale è soggetto a controllo preliminare all'assunzione per accertarne i precedenti e le competenze?

SÌ o NO	
Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.	

4.2. La procedura in oggetto comprende:

<input type="checkbox"/> controllo dei precedenti personali; <input type="checkbox"/> controllo preliminare all'assunzione; <input type="checkbox"/> controllo dei precedenti penali; <input type="checkbox"/> colloqui; <input type="checkbox"/> altro (specificare). Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.	
--	--

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

SÌ o NO

Se SÌ, indicare il numero di anni precedenti preso in considerazione ai fini del controllo preliminare all'assunzione e il soggetto che effettua il controllo.

4.4. La procedura in oggetto comprende:

- controllo dei precedenti personali;
- controllo preliminare all'assunzione;
- controllo dei precedenti penali;
- colloqui;
- altro (specificare).

Illustrare le verifiche attuate, indicare quale soggetto le compie e, se del caso, indicare l'arco temporale precedente preso in considerazione.

4.5. Il personale che può accedere alla merce o posta aerea identificabile come tale riceve una formazione prima di ottenere l'accesso a tale merce o posta?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i contenuti e la durata della formazione.

4.6. Il personale di cui al punto 4.5 riceve una formazione periodica?

SÌ o NO

Se SÌ, specificare gli elementi e la frequenza della formazione periodica.

4.7. Conclusione: le misure relative alla selezione e alla formazione del personale garantiscono che tutto il personale che ha accesso alla merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia stato adeguatamente selezionato e addestrato a un livello sufficiente da essere consapevole delle proprie responsabilità in materia di sicurezza?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 5

Sicurezza materiale

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dar prova della protezione del proprio sito o dei propri locali nonché della presenza di procedure pertinenti di controllo d'accesso. È essenziale che l'accesso all'area in cui la merce o posta aerea è trattata o stoccata sia controllato. Tutte le porte, le finestre e gli altri punti d'accesso a merce o posta aerea sicura e con destinazione UE o SEE devono essere messi in sicurezza o sottoposti a controllo d'accesso.

La sicurezza materiale può consistere negli elementi seguenti (elenco non esaustivo):

- ostacoli materiali quali recinzioni o barriere;
- tecnologia che si avvale di sistemi d'allarme e/o di telecamere a circuito chiuso (CCTV);
- sicurezza umana, ossia personale destinato alle attività di sorveglianza.

Riferimento: punto 6.8.3.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

5.1. Tutti i punti d'accesso a merce o posta aerea identificabile come tale sono sottoposti a controllo d'accesso e l'accesso è limitato alle persone autorizzate?

SÌ o NO	
<p>Se SÌ, in che modo è controllato l'accesso? Precisare e descrivere. Sono possibili risposte multiple:</p> <p><input type="checkbox"/> da personale di sicurezza;</p> <p><input type="checkbox"/> da altro personale;</p> <p><input type="checkbox"/> tramite controlli manuali se le persone sono autorizzate ad accedere all'area;</p> <p><input type="checkbox"/> tramite sistemi elettronici di controllo dell'accesso;</p> <p><input type="checkbox"/> altro (precisare).</p>	
<p>Se SÌ, come ci si accerta che una persona è autorizzata ad accedere all'area? Precisare e descrivere. Sono possibili risposte multiple:</p> <p>— uso di un documento identificativo della società;</p> <p>— uso di un altro tipo di documento d'identità, ad esempio passaporto o patente di guida;</p> <p>— elenco delle persone autorizzate a disposizione del personale (di sicurezza);</p> <p>— autorizzazione elettronica, ad esempio tramite un microcircuito integrato;</p> <p>— distribuzione di chiavi o codici d'accesso solo a personale autorizzato;</p> <p>— altro (precisare).</p>	

5.2. Tutti i punti d'accesso alla merce o posta aerea identificabile come tale sono messi in sicurezza, compresi i punti d'accesso non usati sistematicamente e quelli non usati di solito come punti d'accesso, quali le finestre?

SÌ o NO

Se SÌ, in che modo questi punti sono messi in sicurezza? Precisare e descrivere. Sono possibili risposte multiple:

- presenza di personale di sicurezza;
- sistemi elettronici di controllo d'accesso che consentono l'accesso a una persona per volta;
- barriere, per esempio serrande o serrature;
- sistemi di telecamere a circuito chiuso (CCTV)
- sistemi per il rilevamento delle intrusioni.

5.3. Esistono misure supplementari volte a rafforzare la sicurezza dei locali in generale?

SÌ o NO

Se SÌ, precisare e descrivere quali:

- recinzioni o barriere
- sistemi di telecamere a circuito chiuso (CCTV)
- sistemi per il rilevamento delle intrusioni.
- sorveglianza e pattugliamento
- altro (precisare).

5.4. L'edificio è una costruzione solida?

SÌ o NO

5.5. Conclusione: le misure adottate dal soggetto sono sufficienti a impedire l'accesso non autorizzato alle parti del sito e ai locali in cui è trattata o stoccata merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 6

Produzione

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di produzione. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di produzione è controllato e che il processo di produzione è sorvegliato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso della produzione, il soggetto deve dimostrare che sono state adottate misure per proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di produzione.

6.1. L'accesso all'area di produzione è controllato e limitato alle persone autorizzate?

SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	

6.2. Il processo di produzione è sorvegliato?

SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo è sorvegliato.	

6.3. Sono attuati controlli per prevenire manomissioni in fase di produzione?

SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	

6.4. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE da interferenze non autorizzate o manomissioni durante la produzione?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 7

Imballaggio

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di imballaggio. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di imballaggio è controllato e che il processo di imballaggio è sorvegliato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso dell'imballaggio, il soggetto deve dimostrare che sono state adottate misure atte a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase. Tutti i prodotti finiti devono essere sottoposti a controllo prima dell'imballaggio.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di imballaggio.

7.1. L'accesso all'area di imballaggio è controllato e limitato alle persone autorizzate?

SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	

7.2. Il processo di imballaggio è sorvegliato?

SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo è sorvegliato.	

7.3. Sono applicati controlli per evitare manomissioni in fase di imballaggio?

SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	

7.4. Descrivere l'imballaggio esterno finito:

a) l'imballaggio esterno finito è robusto?

SÌ o NO	
Fornire una descrizione.	

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

SÌ o NO	
Se SÌ, precisare con quale processo l'imballaggio è reso tale da evidenziare eventuali manomissioni, ad esempio tramite sigilli numerati, timbri speciali o un nastro di sicurezza.	
Se NO, indicare le misure di protezione adottate per garantire l'integrità delle spedizioni.	

7.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE da interferenze non autorizzate o manomissioni durante l'imballaggio?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 8

Stoccaggio

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante lo stoccaggio. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di stoccaggio è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE durante lo stoccaggio, il soggetto deve dimostrare che sono adottate misure atte a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di stoccaggio.

8.1. L'accesso all'area di stoccaggio è controllato e limitato alle persone autorizzate?

SÌ o NO	
Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.	

8.2. La merce o posta aerea finita e imballata è stoccata in condizioni sicure ed è sottoposta a controlli per rilevare eventuali manomissioni?

SÌ o NO	
Se SÌ, fornire una descrizione.	
Se NO, indicare in che modo il soggetto garantisce che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE, finita e imballata, è protetta da interferenze non autorizzate e manomissioni.	

8.3. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE da interferenze non autorizzate o manomissioni durante lo stoccaggio?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 9

Spedizione

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea identificabile come tale e con destinazione UE o SEE sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di spedizione. Se tale merce o posta non è protetta, non può essere trasmessa ad un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il soggetto deve dimostrare che l'accesso all'area di spedizione è controllato. Se il prodotto diventa identificabile come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso della spedizione, il soggetto deve dimostrare che sono state adottate misure atte a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate o manomissioni fin da questa fase.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE nel corso del processo di spedizione.

9.1. L'accesso all'area di spedizione è controllato e limitato alle persone autorizzate?

SÌ o NO

Se SÌ, precisare in che modo l'accesso è controllato e limitato alle persone autorizzate.

9.2. Chi ha accesso all'area di spedizione? Sono possibili risposte multiple:

- dipendenti del soggetto;
 autisti;
 visitatori;
 appaltatori;
 altro (specificare).

9.3. Il processo di spedizione è sorvegliato?

SÌ o NO

Se SÌ, precisare in che modo è sorvegliato.

9.4. Sono applicati controlli per evitare manomissioni nell'area di spedizione?

SÌ o NO

Se SÌ, fornire una descrizione.

9.5. Conclusione: il soggetto adotta misure sufficienti per proteggere la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il processo di spedizione?

SÌ o NO

Se NO, specificare le ragioni.

Osservazioni del soggetto

Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE

PARTE 10

Spedizioni da altre fonti

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure volte a garantire che la merce o posta non originata da lui stesso non sia trasmessa a un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Il KC3 può trasmettere a un RA3 o a un ACC3 spedizioni non originate da lui stesso purché siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) siano separate dalle spedizioni originate da lui stesso; nonché
- b) l'origine sia chiaramente indicata sulla spedizione o sulla documentazione accompagnatoria.

Tali spedizioni devono essere sottoposte a screening da parte di un RA3 o di un ACC3 prima di essere caricate su un aeromobile.

10.1. Il soggetto accetta spedizioni di merce o posta destinata al trasporto per via aerea da altri soggetti?

SÌ o NO	
Se SÌ, in che modo tali spedizioni sono tenute separate dalla merce o posta propria della società e in che modo sono identificate presso l'agente regolamentato/trasportatore?	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 11

Documentazione

Obiettivo: il KC3 deve accertarsi che la documentazione che accompagna una spedizione sulla quale ha effettuato i controlli di sicurezza (per esempio protezione) indichi almeno:

- il codice alfanumerico identificativo unico ricevuto dall'autorità competente preposta; nonché
- il contenuto della spedizione.

La documentazione che accompagna la spedizione può avere formato elettronico o cartaceo.

Riferimento: punto 6.8.3.4 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.

11.1. Il soggetto si assicura che sia definita la documentazione di accompagnamento appropriata, contenente il codice UAI attribuito dall'autorità competente responsabile della designazione e una descrizione della spedizione?

SÌ o NO	
Se NO, precisare.	

11.2. Conclusione: la procedura di documentazione è sufficiente per garantire che le merci o la posta siano consegnate con la documentazione di accompagnamento adeguata?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 12

Trasporto

Obiettivo: il KC3 deve disporre di procedure atte a garantire che la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE e identificabile come tale sia protetta da interferenze non autorizzate o manomissioni durante il trasporto. Se tale merce o posta non è protetta, non deve essere accettata da un ACC3 o RA3 come merce o posta sicura.

Durante il trasporto, il KC3 è responsabile della protezione delle spedizioni sicure, anche laddove il trasporto sia effettuato per suo conto da un altro soggetto, ad esempio uno spedizioniere. Sono esclusi i casi in cui le spedizioni siano trasportate sotto la responsabilità di un ACC3 o RA3.

Rispondere a queste domande se il prodotto può essere identificato come merce o posta aerea con destinazione UE o SEE durante il trasporto.

12.1. Come è trasportata la merce o posta aerea fino all'ACC3 o al RA3?

a) trasporto assicurato dal soggetto sottoposto a convalida?

SÌ o NO

b) trasporto assicurato da un ACC3 o da un RA3?

SÌ o NO

c) da appaltatore del soggetto sottoposto a convalida?

SÌ o NO

12.2. L'imballaggio della merce o posta aerea è tale da evidenziare eventuali manomissioni?

SÌ o NO

Se SÌ, come?

12.3. Il veicolo è sigillato o chiuso a chiave prima del trasporto?

SÌ o NO

Se SÌ, come?

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

SÌ o NO

Se SÌ, specificare le modalità

12.5. Se del caso, il trasportatore in questione firma la relativa dichiarazione?

SÌ o NO

12.6. La persona che trasporta le merci è stata sottoposta a specifici controlli di sicurezza e a formazione di sensibilizzazione prima di essere autorizzata a trasportare merce o posta aerea messa in sicurezza, o entrambe?

SÌ o NO

Se SÌ, descrivere i tipi di controlli di sicurezza (per esempio controllo preliminare all'assunzione, controllo dei precedenti personali ecc.) e che tipo di formazione (per esempio formazione di sensibilizzazione alla sicurezza ecc.).

12.7. Conclusione: le misure sono sufficienti a proteggere la merce o posta aerea da interferenze non autorizzate durante il trasporto?

SÌ o NO	
Se NO, specificare le ragioni.	
Osservazioni del soggetto	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	

PARTE 13

Conformità

Obiettivo: dopo aver analizzato le dodici parti precedenti della lista di controllo, il validatore della sicurezza aerea UE deve valutare se la verifica in loco conferma l'attuazione dei controlli di sicurezza in conformità agli obiettivi elencati nella presente lista di controllo per la merce o posta aerea con destinazione UE o SEE.

Si prospettano due scenari possibili. Il validatore della sicurezza aerea UE conclude che il soggetto:

- 1) ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. La relazione di convalida deve essere trasmessa all'autorità competente responsabile della designazione e al soggetto sottoposto a convalida entro un massimo di un mese dalla verifica in loco;
- 2) non ha raggiunto la conformità agli obiettivi riportati nella presente lista di controllo. In tal caso il soggetto non è autorizzato a consegnare merce o posta aerea con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un altro RA3 senza che sia sottoposta a screening da parte di un soggetto autorizzato. Al soggetto in questione viene trasmessa una copia della lista di controllo completa, con l'indicazione delle lacune constatate.

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

12.1. Conclusione generale: indicare il caso che più si avvicina alla situazione convalidata.

1 o 2	
Osservazioni del validatore della sicurezza aerea UE	
Osservazioni del soggetto	

Nome del validatore:

Data:

Firma:

- 2) Mi impegno a trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 15 giorni lavorativi, all'autorità competente le informazioni dettagliate pertinenti qualora:
 - a) si verifichino cambiamenti alle attività del programma di sicurezza di [nome del vettore aereo];
 - b) la responsabilità generale in materia di sicurezza sia attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.7 dell'appendice 6-C3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998;
 - c) vi siano modifiche ai locali o alle procedure che possono avere un impatto significativo sulla sicurezza;
 - d) il vettore aereo cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea con destinazione nell'Unione europea o non possa più soddisfare i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione convalidati nella presente relazione.
- 3) [Nome del vettore aereo] manterrà il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella lista di controllo e, se del caso, adotterà e applicherà le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come ACC3 qualora le norme di sicurezza siano state identificate come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del vettore aereo].
- 4) [Nome del vettore aereo] informerà l'autorità competente responsabile della designazione qualora non sia in grado di richiedere, ottenere o garantire l'applicazione dei controlli di sicurezza appropriati alla merce o posta accettata per il trasporto con destinazione UE o SEE oppure non sia in grado di effettuare un'efficace supervisione della catena logistica.

In nome e per conto di [nome del vettore aereo] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-H2

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — AGENTE REGOLAMENTATO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE (RA3)

In nome e per conto di [nome del soggetto] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE o SEE in relazione alle norme di sicurezza elencate nella lista di controllo o cui si fa riferimento nella stessa.

[Nome del soggetto] può essere designato «agente regolamentato di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE» (RA3) soltanto dopo che una relazione di convalida della sicurezza aerea UE sia stata presentata a tal fine all'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea o dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera, e sia stata accettata dalle stesse, e le informazioni relative all'RA3 siano state inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Se l'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione o la Commissione europea identifica una non conformità delle misure di sicurezza cui è fatto riferimento nella relazione, a [nome del soggetto] può essere revocata la designazione come RA3 già ottenuta per i locali in questione, il che impedirà a [nome del soggetto] di consegnare merce o posta aerea messa in sicurezza con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un altro RA3.

La relazione ha una validità di tre anni e pertanto scade al più tardi il ...

In nome e per conto di [nome del soggetto] dichiaro quanto segue:

- 1) [nome del soggetto] accetta che vengano eseguite le opportune attività di follow-up al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione.
- 2) Mi impegno a trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 15 giorni lavorativi, all'autorità competente le informazioni dettagliate pertinenti qualora:
 - a) si verifichino cambiamenti alle attività del programma di sicurezza di [nome del soggetto];

- b) la responsabilità generale in materia di sicurezza sia attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.9 dell'appendice 6-C2 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998;
 - c) vi siano modifiche ai locali o alle procedure che possono avere un impatto significativo sulla sicurezza;
 - d) la società cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea con destinazione nell'Unione europea o non possa più soddisfare i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione convalidati nella presente relazione.
- 3) [Nome del soggetto] manterrà il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella lista di controllo e, se del caso, adotterà e applicherà le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come RA3 qualora le norme di sicurezza siano state identificate come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del soggetto].
- 4) [Nome del soggetto] informerà gli ACC3 e gli RA3 cui consegna merce e posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome del soggetto] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione.

In nome e per conto di [nome del soggetto] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:

APPENDICE 6-H3

DICHIARAZIONE DI IMPEGNI — MITTENTE CONOSCIUTO DI PAESE TERZO CON CONVALIDA AI FINI DELLA SICUREZZA AEREA UE (KC3)

In nome e per conto di [nome del soggetto] prendo atto di quanto segue:

la presente relazione stabilisce il livello di sicurezza applicato al trasporto aereo di merci con destinazione UE o SEE in relazione alle norme di sicurezza elencate nella lista di controllo o cui si fa riferimento nella stessa.

[Nome del soggetto] può essere designato «mittente conosciuto di paese terzo con convalida ai fini della sicurezza aerea UE» (KC3) soltanto dopo che una relazione di convalida della sicurezza aerea UE sia stata presentata a tal fine all'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea o dell'Islanda, della Norvegia e della Svizzera, e sia stata accettata dalle stesse, e le informazioni relative al KC3 siano state inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica.

Se l'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione o la Commissione europea identifica una non conformità delle misure di sicurezza cui è fatto riferimento nella relazione, a [nome del soggetto] può essere revocata la designazione come KC3 già ottenuta per i locali in questione, il che impedirà a [nome del soggetto] di consegnare merce o posta aerea messa in sicurezza con destinazione UE o SEE a un ACC3 o a un RA3.

La relazione ha una validità di tre anni e pertanto scade al più tardi il

In nome e per conto di [nome del soggetto] dichiaro quanto segue:

- 1) [nome del soggetto] accetta che vengano eseguite le opportune attività di follow-up al fine di monitorare gli standard confermati dalla relazione;
- 2) Mi impegno a trasmettere rapidamente, e in ogni caso entro 15 giorni lavorativi, all'autorità competente le informazioni dettagliate pertinenti qualora:
 - a) si verificano cambiamenti alle attività del programma di sicurezza di [nome del soggetto];
 - b) la responsabilità generale in materia di sicurezza sia attribuita a soggetti diversi dalla persona indicata al punto 1.9 dell'appendice 6-C4 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998;

- c) vi siano modifiche ai locali o alle procedure che possono avere un impatto significativo sulla sicurezza;
 - d) la società cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea con destinazione nell'Unione europea o non possa più soddisfare i requisiti della pertinente legislazione dell'Unione convalidati nella presente relazione.
- 3) [Nome del soggetto] manterrà il livello di sicurezza confermato nella presente relazione in linea con gli obiettivi indicati nella lista di controllo e, se del caso, adotterà e applicherà le eventuali misure supplementari di sicurezza necessarie per essere designato come KC3 qualora le norme di sicurezza siano state identificate come insufficienti, fino alla successiva convalida delle attività di [nome del soggetto].
- 4) [Nome del soggetto] informerà gli ACC3 e gli RA3 cui consegna merce e posta aerea messa in sicurezza, qualora [nome del soggetto] cessi l'attività commerciale, non tratti più merce o posta aerea o non possa più soddisfare i requisiti convalidati nella presente relazione.

In nome e per conto di [nome del soggetto] mi assumo la piena responsabilità della presente dichiarazione.

Nome

Mansioni:

Data:

Firma:»;

34) il punto 8.1.3.2 è così modificato:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Se reputa soddisfacenti le informazioni fornite conformemente alle lettere a) e b), l'autorità competente deve accertarsi che le coordinate del fornitore regolamentato siano inserite nella banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica entro il giorno lavorativo successivo. Quando effettua la registrazione nella banca dati l'autorità competente deve assegnare ad ogni sito approvato un codice alfanumerico identificativo unico nel formato standard. Se l'autorità competente non ritiene soddisfacenti le informazioni trasmesse, ne deve notificare immediatamente le ragioni al soggetto che ha chiesto l'approvazione come fornitore regolamentato;»;

b) è aggiunta la seguente lettera d):

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

35) il punto 11.2.2, lettera e), è sostituito dal seguente:

«e) conoscenza dei sistemi relativi ai documenti identificativi in uso;»

36) al punto 11.2.3.8 è aggiunto il seguente comma:

«Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

- h) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;
- i) consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti;
- j) conoscenza dei tesserini di ingresso in aeroporto in uso nell'aeroporto;
- k) conoscenza delle procedure di comunicazione;
- l) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.»;

37) al punto 11.2.3.9 è aggiunto il seguente comma:

«Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

- k) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;
- l) consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti;
- m) conoscenza dei documenti identificativi in uso;
- n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.»;

38) al punto 11.2.3.10 è aggiunto il seguente comma:

«Qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve inoltre fornire le seguenti competenze:

- k) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening;
- l) consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti;
- m) conoscenza dei documenti identificativi in uso;
- n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti relativi alla sicurezza.»;

39) al punto 11.5.1 è aggiunto il seguente comma:

«Gli istruttori devono essere sottoposti a nuova certificazione almeno ogni cinque anni.»;

40) il punto 11.6.4.3 è sostituito dal seguente:

«11.6.4.3. Se uno Stato membro ritiene che un validatore della sicurezza UE non possieda più i requisiti di cui ai punti 11.6.3.1 o 11.6.3.5, esso revoca l'approvazione e cancella il validatore dalla banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica oppure informa l'autorità competente che ne ha approvato lo status comunicando su cosa si fonda tale preoccupazione.»;

41) l'appendice 11-A è sostituita dalla seguente:

«APPENDICE 11-A

DICHIARAZIONE DI INDIPENDENZA — VALIDATORE DELLA SICUREZZA AEREA UE

- a) Confermo di avere accertato in modo imparziale e obiettivo il livello di conformità del soggetto sottoposto a convalida.
- b) Confermo di non essere alle dipendenze del soggetto sottoposto a convalida, né di esserlo stato negli ultimi due anni.
- c) Confermo di non avere interessi diretti o indiretti di tipo economico o di altro tipo nei risultati dell'attività di convalida, del soggetto sottoposto a convalida o delle sue società affiliate.
- d) Confermo di non intrattenere, né di aver intrattenuto negli ultimi 12 mesi, relazioni commerciali con il soggetto sottoposto a convalida, quali formazione o consulenza, con l'eccezione di quelle attinenti al processo di convalida, in ambiti relativi alla sicurezza aerea.
- e) Confermo che la relazione di convalida della sicurezza aerea UE si basa su una valutazione completa delle informazioni contenute nella pertinente documentazione di sicurezza, che comprende:
 - il programma di sicurezza, o equivalente, dei soggetti sottoposti a convalida, e
 - le attività di verifica in loco dell'implementazione di tale programma di sicurezza o equivalente.
- f) Confermo che la relazione di convalida della sicurezza aerea UE si basa su una valutazione di tutti i settori pertinenti ai fini della sicurezza sui quali il validatore è tenuto a formulare un parere in base alla pertinente lista di controllo UE.
- g) Confermo di aver applicato una metodologia che consente di elaborare relazioni di convalida della sicurezza aerea UE separate per ciascun soggetto sottoposto a convalida e che assicura obiettività e imparzialità nella raccolta e valutazione delle informazioni, nei casi in cui soggetti diversi siano stati sottoposti a convalida nel corso di un unico intervento.
- h) Confermo di non aver accettato alcun beneficio, finanziario o di altro tipo, per l'attività di convalida, oltre a un onorario ragionevole e al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno.

Mi assumo la piena responsabilità sulla relazione di convalida della sicurezza aerea UE.

Nome del soggetto sottoposto a convalida:

Nome del validatore della sicurezza aerea UE:

Data:

Firma:»;

42) i punti 12.7.1.2 e 12.7.1.3 sono sostituiti dai seguenti:

«12.7.1.2. Il dispositivo deve essere utilizzato in modo da garantire che il contenitore sia posizionato e orientato in modo da permettere che le capacità di rilevamento siano pienamente soddisfatte.

12.7.1.3. Il dispositivo deve generare un segnale d'allarme in ognuno dei seguenti casi:

- a) quando rileva la presenza di materiale pericoloso;
- b) quando rileva la presenza di un oggetto che impedisce di rilevare materiale pericoloso;
- c) quando non riesce a valutare se il LAG sia innocuo o no;
- d) quando il contenuto del bagaglio sottoposto a screening è troppo denso per essere analizzato.»;

43) il punto 12.7.1.4 è soppresso;

44) il punto 12.7.2.2 è sostituito dal seguente:

«12.7.2.2. Tutti i sistemi LEDS devono soddisfare lo standard 2.»;

45) il punto 12.7.2.3 è soppresso;

46) il punto 12.9.2.5 è sostituito dal seguente:

«12.9.2.5. Un EDD impiegato per il rilevamento di materiali esplosivi deve essere dotato di mezzi adeguati che ne consentano l'identificazione inequivocabile.».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/816 DELLA COMMISSIONE**del 12 maggio 2017****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾,visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della 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 12 maggio 2017

*Per la Commissione,**a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*Direttore generale**Direzione generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale*⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.⁽²⁾ GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)		
Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	MA	97,0
	TN	158,2
	TR	93,0
	ZZ	116,1
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	143,5
	ZZ	143,5
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	56,6
	MA	68,4
	ZZ	62,5
0805 50 10	TR	65,0
	ZA	147,3
	ZZ	106,2
0808 10 80	AR	106,2
	BR	106,5
	CL	118,7
	NZ	145,9
	US	111,3
	ZA	96,1
	ZZ	114,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2017/817 DEL CONSIGLIO

dell'11 maggio 2017

che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione mondiale del commercio in merito alla modifica del paragrafo C, punto ii), dell'allegato 3 dell'accordo OMC relativo alla frequenza degli esami delle politiche commerciali dell'OMC e alla modifica del regolamento interno dell'organo di esame delle politiche commerciali

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il paragrafo C, punto ii), dell'allegato 3 dell'accordo di Marrakech che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio («accordo OMC») stabilisce la frequenza degli esami cui sono sottoposte le politiche e le prassi commerciali dei membri dell'OMC. La frequenza degli esami delle politiche commerciali di ciascun membro dipende dalla sua quota degli scambi mondiali. I quattro membri che detengono le maggiori quote degli scambi sono attualmente esaminati ogni due anni. I sedici membri successivi in termini di quote degli scambi mondiali sono esaminati ogni quattro anni, mentre tutti i membri rimanenti sono attualmente esaminati ogni sei anni.
- (2) L'aumento del numero dei membri dell'OMC dal 1995 ha comportato anche l'aumento del numero di esami necessari a garantire la conformità all'allegato 3 dell'accordo OMC, incrementando l'onere che grava sui membri e sul segretariato dell'OMC. Al fine di salvaguardare l'efficacia del sistema degli esami, l'organo di esame delle politiche commerciali (TPRB) dell'OMC suggerisce di prolungare di un anno la durata dei cicli attualmente in essere. I membri dell'OMC sarebbero pertanto esaminati ogni tre, cinque o sette anni in funzione della loro quota degli scambi mondiali.
- (3) In conformità dell'articolo X, paragrafo 8, dell'accordo OMC, le decisioni di approvare le modifiche dell'allegato 3 dell'accordo OMC devono essere adottate per consenso dalla conferenza ministeriale o, a norma dell'articolo IV, paragrafo 2, dell'accordo OMC, dal consiglio generale negli intervalli tra le riunioni della conferenza ministeriale e, una volta approvate, entreranno in vigore per tutti i membri dell'OMC.
- (4) Al fine di salvaguardare l'efficacia del sistema degli esami, il TPRB ha raccomandato inoltre di modificare il proprio regolamento interno per introdurre lievi modifiche che agevolerebbero lo svolgimento degli esami, quale la concessione di quattro settimane, invece delle attuali tre, al membro oggetto dell'esame per permettergli di rispondere a domande inviate in anticipo quando si avvale del calendario alternativo. Altre modifiche del regolamento interno prevedono, ad esempio, la possibilità che un membro dell'OMC presenti cambiamenti significativi della sua politica commerciale in occasione di una riunione del TPRB durante il periodo che intercorre tra due esami delle politiche commerciali o la possibilità, su richiesta di un membro, di rendere più interattiva la seconda giornata di esame mediante il ricorso a gruppi di esperti o la costituzione, da parte del segretariato dell'OMC, di un elenco di oratori per gli interventi dei membri dell'OMC durante la prima giornata di esame. Il TPRB può adottare la decisione di modificare il proprio regolamento interno a norma dell'articolo IV, paragrafo 4, dell'accordo OMC.
- (5) È nell'interesse dell'Unione garantire il corretto funzionamento del meccanismo di esame delle politiche commerciali, in modo tale che tutti i membri dell'OMC continuino a essere regolarmente esaminati e che le riunioni del TPRB siano preparate al meglio e risultino quanto più efficaci possibile.
- (6) È pertanto opportuno stabilire che la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di OMC sia di prolungare di un anno la durata dei cicli di esame delle politiche commerciali dei membri dell'OMC e di modificare il regolamento interno del TPRB per agevolare lo svolgimento di detti esami,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di consiglio generale dell'Organizzazione mondiale del commercio consiste nell'associarsi al consenso per modificare l'allegato 3, paragrafo C, punto ii), dell'accordo OMC al fine di prolungare di un anno la durata dei cicli di esame delle politiche commerciali dei membri dell'OMC. La durata dei cicli di esame di cui all'allegato 3, paragrafo C, punto ii), dell'accordo OMC dipende dalla quota degli scambi mondiali ed è attualmente fissata a due, quattro o sei anni. I suddetti cicli saranno sostituiti rispettivamente da cicli di tre, cinque o sette anni.

Tale posizione è espressa dalla Commissione in occasione della prossima riunione del consiglio generale.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione in seno all'organo di esame delle politiche commerciali consiste nell'associarsi al consenso per modificare il regolamento interno del TPRB, come previsto nel documento WT/RD/TPR/745.

Questa posizione è espressa dalla Commissione in occasione di una prossima riunione del TPRB.

Articolo 3

Dopo la sua adozione, la modifica del paragrafo C, punto ii), dell'allegato 3 dell'accordo OMC, quale notificata dall'OMC, è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, l'11 maggio 2017

Per il Consiglio
Il presidente
C. CARDONA

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/818 DEL CONSIGLIO**dell'11 maggio 2017****recante una raccomandazione per la proroga del controllo temporaneo alle frontiere interne in circostanze eccezionali in cui è a rischio il funzionamento globale dello spazio Schengen**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, che istituisce un codice unionale relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (Codice frontiere Schengen) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 29,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità all'articolo 29 del Codice frontiere Schengen, il 12 maggio 2016 il Consiglio ha adottato, su proposta della Commissione, una decisione di esecuzione recante una raccomandazione per il controllo temporaneo alle frontiere interne in circostanze eccezionali in cui è a rischio il funzionamento globale dello spazio Schengen.
- (2) Il Consiglio ha raccomandato che cinque Stati Schengen (Austria, Germania, Danimarca, Svezia e Norvegia) mantenessero controlli temporanei e proporzionati alle frontiere a un numero limitato di sezioni delle loro frontiere interne, per un periodo iniziale di sei mesi, al fine di rispondere alla grave minaccia per l'ordine pubblico e la sicurezza interna in tali Stati determinata dalle carenze nei controlli della frontiera esterna in Grecia e dai successivi movimenti secondari dei migranti irregolari che entrano dalla Grecia e si spostano in altri Stati Schengen. Tale periodo è stato prorogato dal Consiglio, su proposta della Commissione, due volte, rispettivamente l'11 novembre 2016 e il 7 febbraio 2017, per ulteriori periodi di tre mesi ciascuno.
- (3) Ai sensi degli articoli 25 e 29 del Codice frontiere Schengen, il periodo iniziale raccomandato dal Consiglio può essere ulteriormente prorogato se le circostanze eccezionali perdurano.
- (4) Le raccomandazioni dell'11 novembre 2016 e del 7 febbraio 2017 richiedevano che gli Stati Schengen interessati comunicassero ogni mese alla Commissione gli esiti dei controlli effettuati e una valutazione sulla necessità di continuare tali controlli, se del caso. La Commissione ha ricevuto tali relazioni da tutti gli Stati Schengen interessati. Dalle informazioni contenute in tali relazioni emerge che i controlli si sono attenuti alle condizioni stabilite dalla raccomandazione. Le informazioni pervenute confermano anche una stabilizzazione della situazione in tali Stati, in termini di numero di respingimenti e di domande di asilo ricevute durante i controlli.
- (5) Tuttavia, nonostante questi progressi, le condizioni stabilite nella tabella di marcia «Ritorno a Schengen» per consentire l'eliminazione di tutti i controlli alle frontiere interne e il ritorno al funzionamento normale dello spazio Schengen non sono ancora totalmente soddisfatte. Inoltre, nonostante i progressi in atto e il significativo miglioramento nella gestione delle frontiere esterne registrati in Grecia nel 2016 nonché il soddisfacimento da parte della Grecia delle raccomandazioni formulate in seguito alla visita di valutazione svoltasi nel 2015 senza preavviso, nel paese e lungo la rotta dei Balcani occidentali si trova tuttora un numero ingente di migranti irregolari. Il rischio di movimenti secondari irregolari di tali migranti nello spazio Schengen perdura.
- (6) Nella comunicazione «Ritorno a Schengen — Tabella di marcia», la Commissione ha indicato le varie strategie che devono essere adottate per tornare al pieno funzionamento dello spazio Schengen. Il processo di messa in funzionamento dell'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera è in corso. Sono necessari tuttavia ulteriori contributi degli Stati membri per completarne le risorse e consentire che essa svolga pienamente il suo ruolo di protezione delle frontiere esterne dell'Unione. Non sono ancora state emesse raccomandazioni a seguito delle prime valutazioni di vulnerabilità. Le trattative relative all'accordo sullo status con la Serbia sono attualmente in corso.

⁽¹⁾ GUL 77 del 23.3.2016, pag. 1.

- (7) Dopo più di un anno, l'attuazione della dichiarazione UE-Turchia del 18 marzo 2016 continua a dare risultati tangibili, come confermato nella quinta relazione sui progressi compiuti ⁽¹⁾. Il numero di arrivi continua tuttavia ad essere superiore al numero di rimpatri dalla Grecia alla Turchia, cosa che causa una pressione supplementare sulle isole greche. Occorre compiere ulteriori progressi per quanto riguarda altri elementi della dichiarazione. L'attuazione della dichiarazione richiede quindi un monitoraggio costante. Lo stesso vale per la situazione lungo la rotta dei Balcani occidentali e per l'attuazione della dichiarazione della riunione dei leader della rotta dei Balcani occidentali.
- (8) Pertanto, continuano a sussistere le circostanze eccezionali che determinano una grave minaccia per l'ordine pubblico e la sicurezza interna e che mettono a repentaglio il funzionamento globale dello spazio Schengen.
- (9) Alla luce dei fatti sopra esposti risulta giustificato, come misura di ultima istanza, consentire un'ulteriore e finale proroga dei controlli temporanei di frontiera alle frontiere interne interessate da parte degli Stati Schengen che li effettuano attualmente, ovvero Austria, Germania, Danimarca, Svezia e il paese associato Norvegia, conformemente all'articolo 29 del Codice frontiere Schengen.
- (10) Il Consiglio prende atto della raccomandazione della Commissione relativa a controlli di polizia proporzionati e alla cooperazione di polizia nello spazio Schengen, che contribuirebbe a sua volta all'eliminazione graduale dei controlli temporanei alle frontiere interne con l'obiettivo di sopprimere tutti i controlli alle frontiere interne e di tornare al normale funzionamento dello spazio Schengen il prima possibile dando precedenza all'uso dei controlli di polizia per affrontare adeguatamente le gravi minacce per l'ordine pubblico o la sicurezza interna. Il Consiglio prende atto che la Commissione raccomanda che tutti gli Stati Schengen attuino le misure raccomandate al più presto e al massimo entro sei mesi.
- (11) Sulla base della stima del tempo restante necessario per attuare le misure pendenti volte a garantire una protezione adeguata delle frontiere esterne dell'UE e un appropriato livello di sicurezza nello spazio Schengen, tale proroga non dovrebbe superare sei mesi a decorrere dalla data di adozione della presente decisione di esecuzione.
- (12) Gli Stati membri che decidono di continuare a svolgere controlli alle frontiere interne ai sensi della presente decisione di esecuzione dovrebbero comunicarlo agli altri Stati membri, al Parlamento europeo e alla Commissione.
- (13) Prima di optare per tali controlli di frontiera, gli Stati membri interessati dovrebbero valutare la possibilità di adottare altre misure alternative, e meno restrittive della libera circolazione delle persone e dei beni, per contrastare efficacemente la minaccia individuata. Nella sua raccomandazione relativa a controlli di polizia proporzionati e alla cooperazione di polizia nello spazio Schengen, la Commissione invita gli Stati Schengen ad avvalersi delle loro competenze di polizia sul territorio, e anche nella zona di frontiera e sulle vie principali, in modo più efficace, e a dare la precedenza ai controlli di polizia. Tuttavia, in attesa dell'attuazione di tale raccomandazione della Commissione, gli Stati Schengen interessati dovrebbero comunicare nelle loro notifiche l'esito della valutazione degli strumenti più appropriati e le ragioni per cui hanno optato per i controlli alle frontiere come misura di ultima istanza.
- (14) I controlli ai sensi della presente decisione di esecuzione dovrebbero continuare ad essere effettuati solo nella misura necessaria, la loro intensità dovrebbe limitarsi al minimo indispensabile, e dovrebbero essere adeguati alle circostanze. Di conseguenza, può essere presa in considerazione l'eventualità di sospendere i controlli a determinate sezioni di frontiera qualora vi sia un'ulteriore diminuzione del flusso. Per ottimizzare i benefici dei controlli e limitarne gli effetti negativi sulla libera circolazione, dovrebbero essere effettuati solo controlli mirati, basati su un'analisi dei rischi e su un'intelligence costantemente aggiornate. Gli Stati Schengen interessati da tali controlli alle pertinenti sezioni di frontiera dovrebbero avere la possibilità di esprimere regolarmente le loro opinioni sulla necessità di tali controlli; gli Stati Schengen che hanno deciso di reintrodurre tali controlli dovrebbero tenere conto di tali opinioni nell'esaminare e rivedere la necessità di tali verifiche, con l'obiettivo di ridurle progressivamente.
- (15) Al termine di ogni mese di applicazione della presente decisione di esecuzione, dovrebbe essere inviata alla Commissione e al Consiglio una relazione completa sull'esito delle verifiche effettuate, unitamente a una valutazione sulla necessità di continuarle, se del caso. La relazione dovrebbe indicare il numero totale delle persone verificate, il numero totale dei respingimenti decisi a seguito delle verifiche, il numero totale delle decisioni di rimpatrio emesse a seguito delle verifiche e il numero totale di domande di asilo ricevute ai valichi delle frontiere interne in cui hanno luogo le verifiche.
- (16) Il Consiglio prende atto del fatto che la Commissione ha annunciato che seguirà attentamente l'applicazione della presente decisione di esecuzione,

⁽¹⁾ Quinta relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo e al Consiglio sui progressi compiuti in merito all'attuazione della dichiarazione UE-Turchia, COM(2017) 204 final del 2 marzo 2017.

RACCOMANDA:

1. L'Austria, la Germania, la Danimarca, la Svezia e la Norvegia dovrebbero prorogare i controlli temporanei e proporzionati alle frontiere per un periodo massimo di sei mesi, a decorrere dalla data di adozione della presente decisione di esecuzione, alle seguenti frontiere interne:
 - l'Austria alla frontiera terrestre con l'Ungheria e alla frontiera terrestre con la Slovenia,
 - la Germania alla frontiera terrestre con l'Austria,
 - la Danimarca nei porti danesi con collegamenti via traghetto con la Germania e alla frontiera terrestre tra Danimarca e Germania,
 - la Svezia nei porti svedesi della regione meridionale e occidentale di polizia e al ponte di Öresund,
 - la Norvegia nei porti norvegesi con collegamenti via traghetto con la Danimarca, la Germania e la Svezia.
2. Prima di decidere in merito a un'ulteriore proroga di tali controlli sulla base della presente raccomandazione, gli Stati membri interessati dovrebbero procedere a uno scambio di pareri con lo o gli Stati membri pertinenti al fine di garantire che i controlli alle frontiere interne siano effettuati esclusivamente ove ritenuti necessari e proporzionati. Inoltre, gli Stati membri interessati dovrebbero garantire che i controlli alle frontiere interne siano effettuati soltanto come misura di ultima istanza, laddove altre misure alternative non possano produrre gli stessi effetti, e solo nelle sezioni della frontiera interna in cui essi siano considerati necessari e proporzionati, in conformità del Codice frontiere Schengen. Quando fornisce gli stessi risultati in termini di sicurezza, il ricorso alle competenze di polizia dovrebbe essere privilegiato in quanto di minore impatto sulla libera circolazione delle persone e dei beni. Gli Stati membri interessati dovrebbero riferire in merito agli altri Stati membri, al Parlamento europeo e alla Commissione.
3. I controlli di frontiera dovrebbero rimanere mirati, essere basati su un'analisi dei rischi e su un'intelligence costantemente aggiornate, e dovrebbero essere limitati, in termini di portata, frequenza, ubicazione e tempi, a quanto strettamente necessario per rispondere a gravi minacce e per proteggere l'ordine pubblico e la sicurezza interna. Lo Stato membro che effettua controlli alle frontiere interne in conformità della presente decisione di esecuzione dovrebbe riesaminare con cadenza settimanale la necessità, la frequenza, l'ubicazione e i tempi dei controlli, adeguare l'intensità dei controlli al livello della minaccia affrontata, eliminandoli gradualmente ove appropriato, e riferire prontamente alla Commissione e al Consiglio ogni mese.

Fatto a Bruxelles, l'11 maggio 2017

Per il Consiglio
Il presidente
C. CARDONA

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/819 DELLA COMMISSIONE**del 12 maggio 2017****che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri***[notificata con il numero C(2017) 3331]***(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 89/662/CEE del Consiglio, dell'11 dicembre 1989, relativa ai controlli veterinari applicabili negli scambi intracomunitari, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 4,vista la direttiva 90/425/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1990, relativa ai controlli veterinari e zootecnici applicabili negli scambi intracomunitari di taluni animali vivi e prodotti di origine animale, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno ⁽²⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 della Commissione ⁽³⁾ è stata adottata in seguito alla comparsa di focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 in vari Stati membri («gli Stati membri interessati») e all'istituzione di zone di protezione e sorveglianza da parte delle autorità competenti degli Stati membri interessati in conformità alla direttiva 2005/94/CE del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (2) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 stabilisce che le zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti degli Stati membri interessati in conformità alla direttiva 2005/94/CE devono comprendere almeno le zone elencate come zone di protezione e sorveglianza nell'allegato di tale decisione di esecuzione. Essa prevede altresì che le misure da applicarsi nelle zone di protezione e sorveglianza, secondo quanto stabilito dall'articolo 29, paragrafo 1, e dall'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE, siano mantenute almeno fino alle date indicate nell'allegato della decisione di esecuzione per quelle zone.
- (3) L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stato in seguito modificato dalle decisioni di esecuzione della Commissione (UE) 2017/417 ⁽⁵⁾, (UE) 2017/554 ⁽⁶⁾, (UE) 2017/696 ⁽⁷⁾ e (UE) 2017/780 ⁽⁸⁾ per tenere conto delle modifiche delle zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti degli Stati membri conformemente alla direttiva 2005/94/CE in seguito alla comparsa di ulteriori focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 nell'Unione. La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è stata inoltre modificata dalla decisione di esecuzione (UE) 2017/696 al fine di stabilire norme riguardanti la spedizione di partite di pulcini di un giorno dalle zone elencate nell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247, a seguito di alcuni miglioramenti della situazione epidemiologica relativa al virus in questione nell'Unione.

⁽¹⁾ GUL 395 del 30.12.1989, pag. 13.

⁽²⁾ GUL 224 del 18.8.1990, pag. 29.

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/247 della Commissione, del 9 febbraio 2017, relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 36 dell'11.2.2017, pag. 62).

⁽⁴⁾ Direttiva 2005/94/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2005, relativa a misure comunitarie di lotta contro l'influenza aviaria e che abroga la direttiva 92/40/CEE (GUL 10 del 14.1.2006, pag. 16).

⁽⁵⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/417 della Commissione, del 7 marzo 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 63 del 9.3.2017, pag. 177).

⁽⁶⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/554 della Commissione, del 23 marzo 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 79 del 24.3.2017, pag. 15).

⁽⁷⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/696 della Commissione, dell'11 aprile 2017, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 101 del 13.4.2017, pag. 80).

⁽⁸⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/780 della Commissione, del 3 maggio 2017, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 relativa a misure di protezione contro i focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità in alcuni Stati membri (GUL 116 del 5.5.2017, pag. 30).

- (4) Sebbene sia stato registrato un significativo miglioramento della situazione epidemiologica relativa all'influenza aviaria ad alta patogenicità nell'Unione, dalla data delle ultime modifiche apportate alla decisione di esecuzione (UE) 2017/247 con la decisione di esecuzione (UE) 2017/780 il Regno Unito ha comunicato alla Commissione la comparsa di ulteriori focolai di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5 in aziende situate al di fuori delle zone attualmente elencate nell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 per tale Stato membro. Il Regno Unito ha inoltre comunicato di aver adottato le misure necessarie prescritte dalla direttiva 2005/94/CE, compresa l'istituzione di zone di protezione e sorveglianza intorno a tali nuovi focolai.
- (5) La Commissione ha esaminato le misure adottate dal Regno Unito in conformità alla direttiva 2005/94/CE a seguito dei recenti focolai di influenza aviaria del sottotipo H5 in tale Stato membro e ha accertato che i confini delle zone di protezione e sorveglianza istituite dalle autorità competenti di tale Stato membro si trovano a una distanza sufficiente dalle aziende in cui è stata confermata la presenza di un focolaio di influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5.
- (6) Al fine di prevenire inutili perturbazioni degli scambi all'interno dell'Unione e di evitare che paesi terzi impongano ostacoli ingiustificati agli scambi, è necessario descrivere rapidamente a livello di Unione, in collaborazione con il Regno Unito, le nuove zone di protezione e sorveglianza istituite da tale Stato membro in conformità alla direttiva 2005/94/CE. Le zone di tale Stato membro elencate nell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 dovrebbero pertanto essere modificate.
- (7) È quindi opportuno modificare di conseguenza l'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 al fine di aggiornare la regionalizzazione a livello dell'Unione per includere le nuove zone di protezione e sorveglianza istituite in conformità alla direttiva 2005/94/CE e la durata delle restrizioni in esse applicabili.
- (8) La decisione di esecuzione (UE) 2017/247 dovrebbe pertanto essere modificata di conseguenza.
- (9) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è modificato in conformità all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 12 maggio 2017

Per la Commissione
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro della Commissione

ALLEGATO

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2017/247 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

la voce relativa al Regno Unito è sostituita dalla seguente:

«Stato membro: Regno Unito

Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2005/94/CE
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	28.5.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	29.5.2017»

2) la parte B è così modificata:

la voce relativa al Regno Unito è sostituita dalla seguente:

«Stato membro: Regno Unito

Area comprendente	Termine ultimo di applicazione a norma dell'articolo 31 della direttiva 2005/94/CE
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	dal 29.5.2017 al 6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	7.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	dal 30.5.2017 al 7.6.2017»

RACCOMANDAZIONI

RACCOMANDAZIONE (UE) 2017/820 DELLA COMMISSIONE

del 12 maggio 2017

relativa a controlli di polizia proporzionati e alla cooperazione di polizia nello spazio Schengen

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) In uno spazio senza controlli alle frontiere interne è necessario avere una risposta comune alle minacce transfrontaliere che toccano l'ordine pubblico o la sicurezza interna di tale area, il cui corretto funzionamento si basa non solo sull'applicazione uniforme dell'acquis dell'Unione, ma anche sull'uso delle competenze nazionali relativamente al mantenimento dell'ordine pubblico e la salvaguardia della sicurezza interna in linea con gli obiettivi dell'acquis di Schengen. Ai fini del corretto funzionamento dello spazio Schengen, è importante considerare non solo il modo in cui gli Stati membri gestiscono le loro frontiere esterne, ma anche il modo in cui esercitano le loro competenze di polizia, nel loro intero territorio così come nelle zone di frontiera.
- (2) Nel 2012 la Commissione ha pubblicato degli orientamenti per gli Stati membri riguardanti le misure di polizia nelle zone frontaliere interne, accompagnanti la prima relazione biennale sul funzionamento dello spazio Schengen ⁽¹⁾. In base all'esperienza degli ultimi tre anni, tali orientamenti andrebbero rivisti. La presente raccomandazione serve a tal fine: essa si basa sull'«esperienza acquisita» negli ultimi tre anni nell'affrontare le minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna, sulle buone prassi nell'esercizio delle competenze di polizia e nella cooperazione transfrontaliera di polizia, sulla giurisprudenza pertinente relativa ai controlli di polizia, sulle valutazioni Schengen svolte finora nel settore della cooperazione di polizia e sulle nuove possibilità derivanti dagli sviluppi tecnologici.
- (3) Conformemente al regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, l'assenza dei controlli di frontiera alle frontiere interne non pregiudica l'esercizio delle competenze di polizia da parte delle autorità competenti degli Stati membri in forza della legislazione nazionale, nella misura in cui l'esercizio di queste competenze non abbia effetto equivalente alle verifiche di frontiera. Tale esercizio delle competenze di polizia non dovrebbe essere considerato equivalente, in particolare, all'esercizio delle verifiche di frontiera quando le misure di polizia: non hanno come obiettivo il controllo di frontiera; si basano su informazioni o sull'esperienza generali delle forze di polizia quanto a possibili minacce per la sicurezza pubblica e sono volte, in particolare, alla lotta contro la criminalità transfrontaliera; sono ideate ed eseguite in maniera chiaramente distinta dalle verifiche sistematiche sulle persone alle frontiere esterne; sono effettuate sulla base di verifiche a campione. Alla luce della sentenza della Corte di giustizia nella causa Adil ⁽³⁾, non si tratta di un elenco né cumulativo né esaustivo di criteri, nel senso che non si dovrebbe ritenere che essi definiscano l'unico insieme possibile di misure di polizia nelle zone di frontiera ⁽⁴⁾.
- (4) Le disposizioni dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2016/399 e la formulazione dell'articolo 72 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea confermano che l'abolizione dei controlli alle frontiere interne non ha inciso sulle prerogative degli Stati membri per quanto riguarda il mantenimento dell'ordine pubblico e la salvaguardia della sicurezza interna.
- (5) Le competenze di polizia applicabili sull'insieme del territorio di uno Stato membro sono compatibili col diritto dell'Unione. Di conseguenza, gli Stati membri possono effettuare controlli di polizia anche nelle zone di frontiera, comprese le zone della frontiera interna, nel quadro delle competenze di polizia esistenti in virtù del diritto nazionale applicabile nell'insieme del territorio.

⁽¹⁾ COM(2012)230, relazione riguardante il periodo 1° novembre 2011 — 30 aprile 2012.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0230:FIN:IT:PDF>

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2016/399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, che istituisce un codice unionale relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (Codice frontiere Schengen) (GU L 77 del 23.3.2016, pag. 1).

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 19 luglio 2012, Adil, ECLI:EU:C:2012:508, C-278/12 PPU.

⁽⁴⁾ Sentenza Adil, ECLI:EU:C:2012:508, punto 65.

- (6) Nelle circostanze attuali caratterizzate dalle minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna rappresentate dal terrorismo e dalle altre forme gravi di criminalità transfrontaliera e dai rischi di movimenti secondari delle persone che hanno varcato illegalmente le frontiere esterne, l'intensificazione dei controlli di polizia sull'intero territorio degli Stati membri, comprese le zone di frontiera, e lo svolgimento di tali controlli lungo le principali vie di trasporto come le autostrade e le ferrovie possono essere considerati necessari e giustificati. La decisione relativa a tali controlli e alla loro ubicazione e intensità continua a spettare unicamente agli Stati membri e dovrebbe sempre essere proporzionata alle minacce individuate. Tali controlli potrebbero rivelarsi più efficaci dei controlli alle frontiere interne, in particolare perché offrono maggiore flessibilità rispetto ai controlli di frontiera statici effettuati a specifici valichi di frontiera e possono essere più facilmente adattati all'evoluzione dei rischi.
- (7) Le zone di frontiera possono presentare rischi specifici per quanto riguarda la criminalità transfrontaliera, e possono inoltre essere maggiormente esposte a determinati reati commessi nell'insieme del territorio, come i furti con scasso, i furti di veicoli, il traffico di stupefacenti, i movimenti secondari non autorizzati di cittadini di paesi terzi, il traffico di migranti o la tratta di esseri umani. I rischi di violazione delle norme relative alla legalità del soggiorno sul territorio potrebbero a loro volta essere più elevati nelle zone di frontiera. Tenuto conto di tali rischi, gli Stati membri possono decidere di effettuare ed intensificare, nelle zone di frontiera, controlli di polizia adatti ai rischi specifici di tali zone, nella misura in cui tali misure non abbiano effetto equivalente alle verifiche di frontiera.
- (8) Le tecnologie moderne per monitorare i flussi di traffico, in particolare sulle autostrade e su altre strade importanti determinate dagli Stati membri, possono essere utili per affrontare le minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna. In tale ottica, occorrerebbe incoraggiare l'uso di strumenti di monitoraggio e di sorveglianza che permettano il riconoscimento automatico delle targhe a fini di contrasto, ferme restando le regole applicabili in materia di videosorveglianza, incluse le garanzie in materia di protezione dei dati. Questo potrebbe contribuire alla sorveglianza dei principali corridoi europei di trasporto, utilizzati da un considerevole numero di viaggiatori e di veicoli per spostarsi all'interno dell'Unione, senza che ciò abbia un impatto sproporzionato sui flussi di traffico.
- (9) Solo nei casi in cui la legislazione nazionale prevede competenze di polizia appositamente limitate alle zone di frontiera e che implicino controlli di identità anche in assenza di un sospetto concreto, gli Stati membri devono disporre di uno specifico quadro per garantire che tali controlli di polizia non rappresentino misure equivalenti ai controlli di frontiera. Se nella sentenza Melki ⁽¹⁾ la Corte di giustizia ha riconosciuto che gli Stati membri possono definire, per le zone della frontiera interna, specifiche competenze di polizia che permettano controlli di identità rafforzati solo in quelle parti del territorio, essa ha statuito che, in tali situazioni, gli Stati membri devono prevedere specifiche disposizioni con riguardo all'intensità e alla frequenza di tali controlli. Inoltre, se un controllo non dipende dal comportamento della persona controllata o da informazioni o circostanze particolari che dimostrino un rischio per l'ordine pubblico o la sicurezza interna, gli Stati membri devono prevedere il quadro necessario per guidarne l'applicazione pratica onde evitare che tali misure di polizia abbiano effetto equivalente alle verifiche di frontiera.
- (10) Negli ultimi tre anni una serie di Stati membri (in particolare Austria, Belgio, Repubblica ceca, Germania, Danimarca, Paesi Bassi, Francia, Italia, Slovenia e Svizzera) ha intensificato i controlli di polizia nella zona frontaliera nel contesto delle accresciute minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna. Tali controlli si sono talvolta concentrati su specifici mezzi di trasporto, ad esempio treni, o in specifiche zone di frontiera. L'uso di mezzi tecnologici sta a sua volta aumentando in tale contesto. La Commissione non ha contestato nessuno di questi casi, alcuni dei quali rappresentano esempi di buone prassi nell'affrontare le persistenti e accresciute minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna.
- (11) Ai sensi del regolamento (UE) 2016/399, il ripristino temporaneo dei controlli di frontiera può essere utilizzato solo in circostanze eccezionali, come misura di ultima istanza. In tale contesto, la decisione di esecuzione (UE) 2017/246 del Consiglio ⁽²⁾ ha esplicitamente incoraggiato gli Stati membri a valutare, prima di introdurre o prorogare controlli temporanei alle frontiere interne, se con i controlli di polizia non si conseguirebbero gli stessi risultati.
- (12) Se in alcune circostanze può essere chiaro fin dall'inizio che i controlli di polizia, da soli, non sono sufficienti ad affrontare le minacce individuate all'ordine pubblico o alla sicurezza interna (ad esempio in caso di ricerca di precise persone sospette a seguito di un attentato terroristico), in altri casi controlli di polizia rafforzati nelle zone di frontiera possono servire a perseguire obiettivi uguali a quelli cui si mira col ripristino dei controlli alle frontiere. Pertanto, da un lato, la decisione relativa al ripristino temporaneo dei controlli di frontiera alle frontiere interne dovrebbe in linea di principio essere preceduta dalla valutazione di altre misure alternative. In particolare gli Stati membri dovrebbero dimostrare l'avvenuto svolgimento di tale valutazione in caso di decisioni sul

⁽¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 giugno 2010, Melki e Abdeli, cause riunite C-188/10 e C-189/10, ECLI:EU:C:2010:363, punti 73 e 74.

⁽²⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2017/246 del Consiglio, del 7 febbraio 2017, recante una raccomandazione per la proroga del controllo temporaneo alle frontiere interne in circostanze eccezionali in cui è a rischio il funzionamento globale dello spazio Schengen (GU L 36 dell'11.2.2017, pag. 59).

ripristino temporaneo dei controlli di frontiera alle frontiere interne dovuto a eventi prevedibili. D'altro lato, in specifici casi di minacce urgenti e gravi all'ordine pubblico o alla sicurezza interna a livello dello spazio senza controlli alle frontiere interne o a livello nazionale, il ripristino temporaneo dei controlli alle frontiere interne può essere immediatamente necessario.

- (13) La presente raccomandazione incoraggia gli Stati membri a utilizzare meglio le loro competenze di polizia e a dare la precedenza ai controlli di polizia prima di decidere in merito al ripristino temporaneo dei controlli alle frontiere interne.
- (14) Quali che siano le misure adottate da uno Stato membro per affrontare una specifica minaccia al proprio ordine pubblico o alla propria sicurezza interna, esso dovrebbe garantire che l'attuazione di tali misure non ostacoli la libera circolazione delle persone e dei beni in modo non necessario, non giustificato e non proporzionato a tali minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna, e che avvenga nel pieno rispetto dei diritti fondamentali e in particolare del principio di non discriminazione.
- (15) Lo spazio senza controlli alle frontiere interne si basa anche sull'applicazione efficace ed effettiva, da parte degli Stati membri, delle misure di accompagnamento nel settore della cooperazione transfrontaliera di polizia. Le valutazioni Schengen finora svolte nel campo della cooperazione di polizia hanno evidenziato che, anche se gli Stati membri generalmente rispettano l'acquis di Schengen sotto l'aspetto giuridico, una serie di ostacoli intralcia l'uso pratico di alcuni degli strumenti di cooperazione transfrontaliera di polizia disponibili agli Stati membri. Essi dovrebbero quindi venire incoraggiati a rimediare a questi ostacoli per affrontare meglio le minacce transfrontaliere.
- (16) I pattugliamenti congiunti di polizia e altri strumenti esistenti di cooperazione di polizia contribuiscono alla sicurezza interna nello spazio senza controlli alle frontiere interne. I pattugliamenti congiunti a bordo di treni transfrontalieri, ad esempio, rafforzano chiaramente la sicurezza impedendo situazioni in cui la mancanza di simmetria nei controlli mina gli sforzi compiuti da un solo lato della frontiera. Una serie di Stati membri hanno stabilito pratiche che facilitano o consentono la realizzazione di operazioni congiunte di polizia (ad esempio, i posti comuni di polizia istituiti da Germania e Polonia alla loro frontiera e che si concentrano sui pattugliamenti congiunti e su altre operazioni, o le micro-squadre costituite per le indagini comuni alla frontiera fra l'Austria e la Repubblica ceca, le pattuglie ferroviarie congiunte in Austria, Germania, Francia, Italia e Ungheria, o l'impiego, da parte della polizia tedesca, di cittadini di altri Stati membri, in particolare per il pattugliamento delle regioni frontaliere). Gli altri Stati membri dovrebbero venire incoraggiati a seguire tali migliori prassi.
- (17) L'analisi congiunta delle minacce e lo scambio transfrontaliero di informazioni fra Stati membri confinanti possono contribuire all'organizzazione di controlli di polizia efficaci per affrontare le minacce individuate. Una tale cooperazione può riguardare i rischi presenti su specifiche vie di comunicazione transfrontaliere, così come determinati mezzi di trasporto spesso usati in attività criminose, allo scopo di consentire lo svolgimento di controlli di polizia mirati prima delle zone frontaliere. Tali controlli di polizia possono costituire uno strumento comune per contrastare le minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna che gli Stati membri interessati si trovano a dover affrontare. Per tale motivo è importante incoraggiare gli Stati membri ad ampliare ulteriormente la cooperazione transfrontaliera.
- (18) Per rafforzare la cooperazione transfrontaliera di polizia, gli Stati membri possono chiedere alla Commissione sostegno nell'attuazione della presente raccomandazione. Tale sostegno può contribuire ad esempio a facilitare lo scambio di migliori prassi fra gli operatori del settore e i responsabili politici degli Stati membri e a intensificare la cooperazione fra gli Stati membri e le agenzie competenti (Europol e la Guardia di frontiera e costiera europea). Può inoltre contribuire a rafforzare ulteriormente le strutture di cooperazione transfrontaliera come i centri di cooperazione di polizia e doganale. La Commissione sosterrà inoltre, in base a contributi degli Stati membri, l'aggiornamento del «Catalogo Schengen» 2011 ⁽¹⁾, che individua, fra l'altro, le migliori pratiche nel settore della cooperazione operativa transfrontaliera tra le autorità di polizia, e delle schede nazionali del «Manuale delle operazioni transfrontaliere» ⁽²⁾.
- (19) Come dimostrato dalla recente crisi migratoria, i movimenti secondari incontrollati di migranti irregolari possono rappresentare una grave minaccia per l'ordine pubblico o la sicurezza interna. La corretta applicazione degli accordi bilaterali di riammissione conformemente all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2008/115/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ può servire ad affrontare i movimenti secondari dei cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare. In termini di contrasto delle minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna, gli accordi bilaterali possono anche contribuire a conseguire risultati analoghi a quelli ottenuti con controlli

⁽¹⁾ Documento del Consiglio 15785/3/10 Rev 3.

⁽²⁾ Documento del Consiglio 10505/4/09 Rev 4.

⁽³⁾ Direttiva 2008/115/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, recante norme e procedure comuni applicabili negli Stati membri al rimpatrio di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (GU L 348 del 24.12.2008, pag. 98).

di frontiera mirati alle frontiere interne, limitando al tempo stesso l'impatto sulla circolazione dei viaggiatori in buona fede. È quindi importante che gli Stati membri applichino efficacemente gli accordi bilaterali di riammissione rispettando al tempo stesso la raccomandazione (UE) 2017/432 della Commissione ⁽¹⁾.

- (20) La Commissione ritiene che l'attuazione della presente raccomandazione richieda un ragionevole lasso di tempo. Raccomanda quindi che tale attuazione avvenga al più presto e al massimo entro sei mesi.
- (21) Occorre che la presente raccomandazione sia attuata nel pieno rispetto dei diritti fondamentali.
- (22) Occorre che la presente raccomandazione sia indirizzata a tutti gli Stati Schengen vincolati dal Titolo III del regolamento (UE) 2016/399,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

Uso più efficace dei controlli di polizia

- (1) Per contrastare adeguatamente le minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna nello spazio Schengen gli Stati membri dovrebbero, qualora necessario e giustificato conformemente al diritto nazionale:
 - (a) intensificare i controlli di polizia su tutto il territorio, comprese le zone di frontiera;
 - (b) effettuare controlli di polizia sulle principali vie di trasporto, comprese quelle nelle zone di frontiera;
 - (c) adattare i controlli di polizia nelle zone di frontiera sulla base di una costante valutazione dei rischi, garantendo al tempo stesso che tali controlli di polizia non abbiano come obiettivo il controllo di frontiera;
 - (d) avvalersi delle tecnologie moderne per monitorare i veicoli e i flussi di traffico.

Precedenza ai controlli di polizia in caso di minaccia grave alla sicurezza interna o all'ordine pubblico

- (2) Qualora gli Stati membri, in caso di minaccia grave all'ordine pubblico o alla sicurezza interna, prendano in considerazione l'eventualità di applicare il Titolo III, Capo II, del regolamento (UE) 2016/399, dovrebbero in primo luogo valutare se è possibile affrontare adeguatamente la situazione rafforzando i controlli di polizia nel territorio, comprese le zone di frontiera.

Rafforzamento della cooperazione transfrontaliera di polizia

- (3) Onde rafforzare la cooperazione transfrontaliera di polizia per affrontare le minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna gli Stati membri dovrebbero:
 - (a) valutare nuovamente la portata del loro attuale uso di tutti gli strumenti di cooperazione operativa transfrontaliera di polizia, come i pattugliamenti congiunti, le operazioni congiunte, le squadre investigative comuni, gli inseguimenti oltre frontiera, la sorveglianza transfrontaliera o i centri di cooperazione di polizia e doganale;
 - (b) lavorare insieme agli Stati membri vicini per eliminare le barriere giuridiche od operative al pieno uso di tutti gli strumenti di cooperazione operativa transfrontaliera di polizia;
 - (c) elaborare e applicare, se del caso, analisi congiunte delle minacce e scambi transfrontalieri di informazioni con gli Stati membri vicini per sostenere azioni congiunte di contrasto delle minacce all'ordine pubblico o alla sicurezza interna nelle zone comuni delle frontiere interne, anche tramite controlli di polizia coordinati nelle zone frontaliere interne;
 - (d) valutare la necessità di investimenti tecnici per rafforzare le operazioni congiunte, in particolare ai fini di sorveglianza e rilevamento.

⁽¹⁾ Raccomandazione (UE) 2017/432 della Commissione, del 7 marzo 2017, per rendere i rimpatri più efficaci nell'attuazione della direttiva 2008/115/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 66 dell'11.3.2017, pag. 15).

Uso efficace degli accordi o delle intese bilaterali di riammissione fra Stati membri

- (4) Per garantire che i controlli di polizia e la cooperazione di polizia possano portare a contrastare efficacemente i movimenti secondari non autorizzati, qualora questi rappresentino una specifica minaccia all'ordine pubblico o alla sicurezza interna, gli Stati membri dovrebbero:
- (a) conformemente all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2008/115/CE, riprendere i cittadini di paesi terzi che hanno transitato dal loro territorio prima di essere fermati in un altro Stato membro, in virtù di disposizioni di accordi o intese bilaterali vigenti alla data di entrata in vigore di tale direttiva (13 gennaio 2009), in particolare fra Stati membri vicini;
 - (b) adottare tutte le misure necessarie — fra cui l'introduzione di prassi operative fra le autorità competenti e l'agevolazione dello scambio di informazioni fra di esse — per garantire che le procedure previste da detti accordi o intese bilaterali siano ultimate rapidamente dagli Stati membri interessati onde assicurare che il trasferimento avvenga al più presto;
 - (c) garantire che, qualora uno Stato membro decida di non applicare le disposizioni degli accordi o delle intese bilaterali di riammissione, o qualora i cittadini dei paesi terzi interessati siano ripresi da un altro Stato membro, siano avviate procedure di rimpatrio conformemente alla direttiva 2008/115/CE e in linea con la raccomandazione (UE) 2017/432.

Fatto a Bruxelles, il 12 maggio 2017

Per la Commissione
Dimitris AVRAMOPOULOS
Membro della Commissione

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT